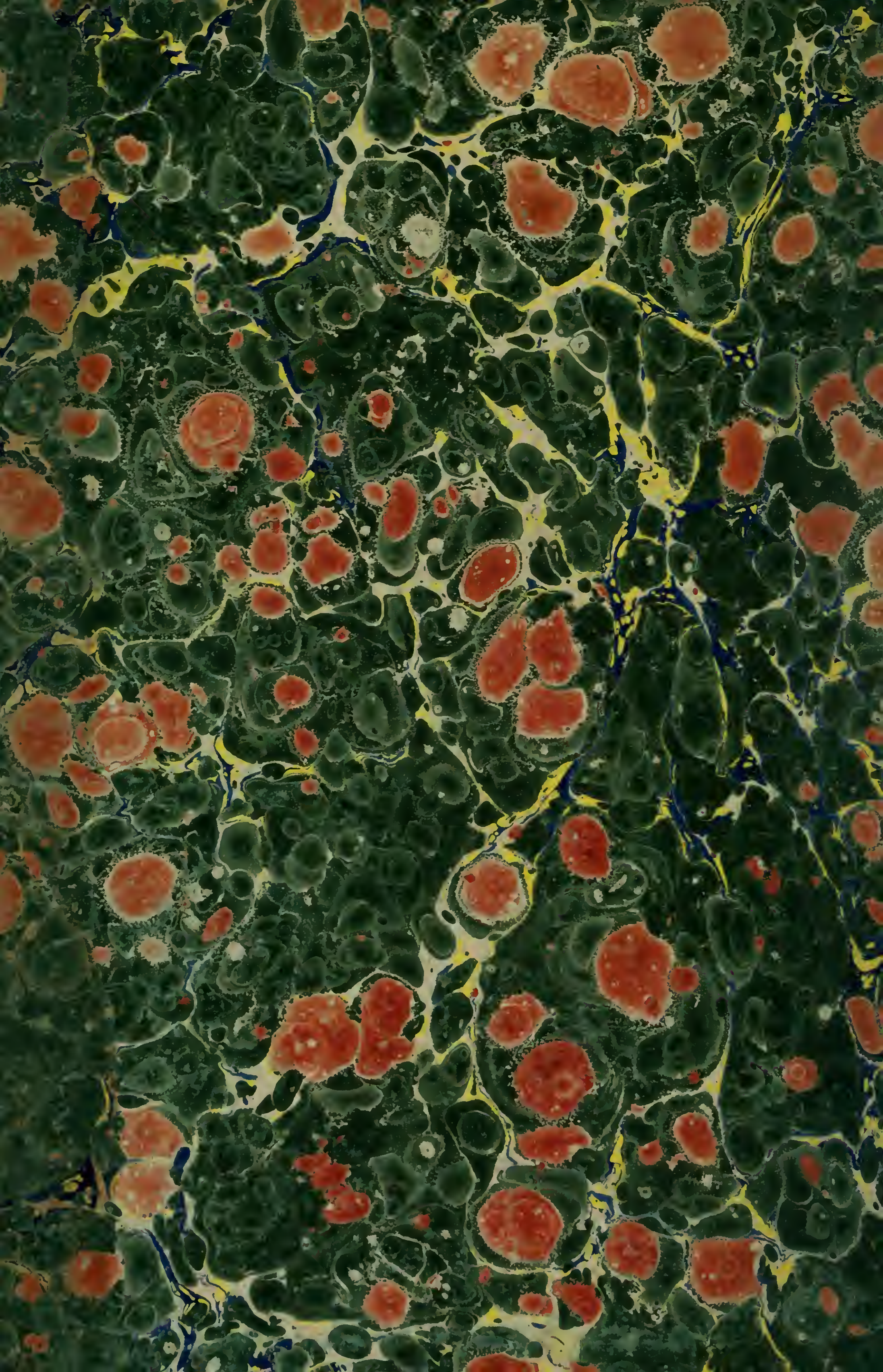
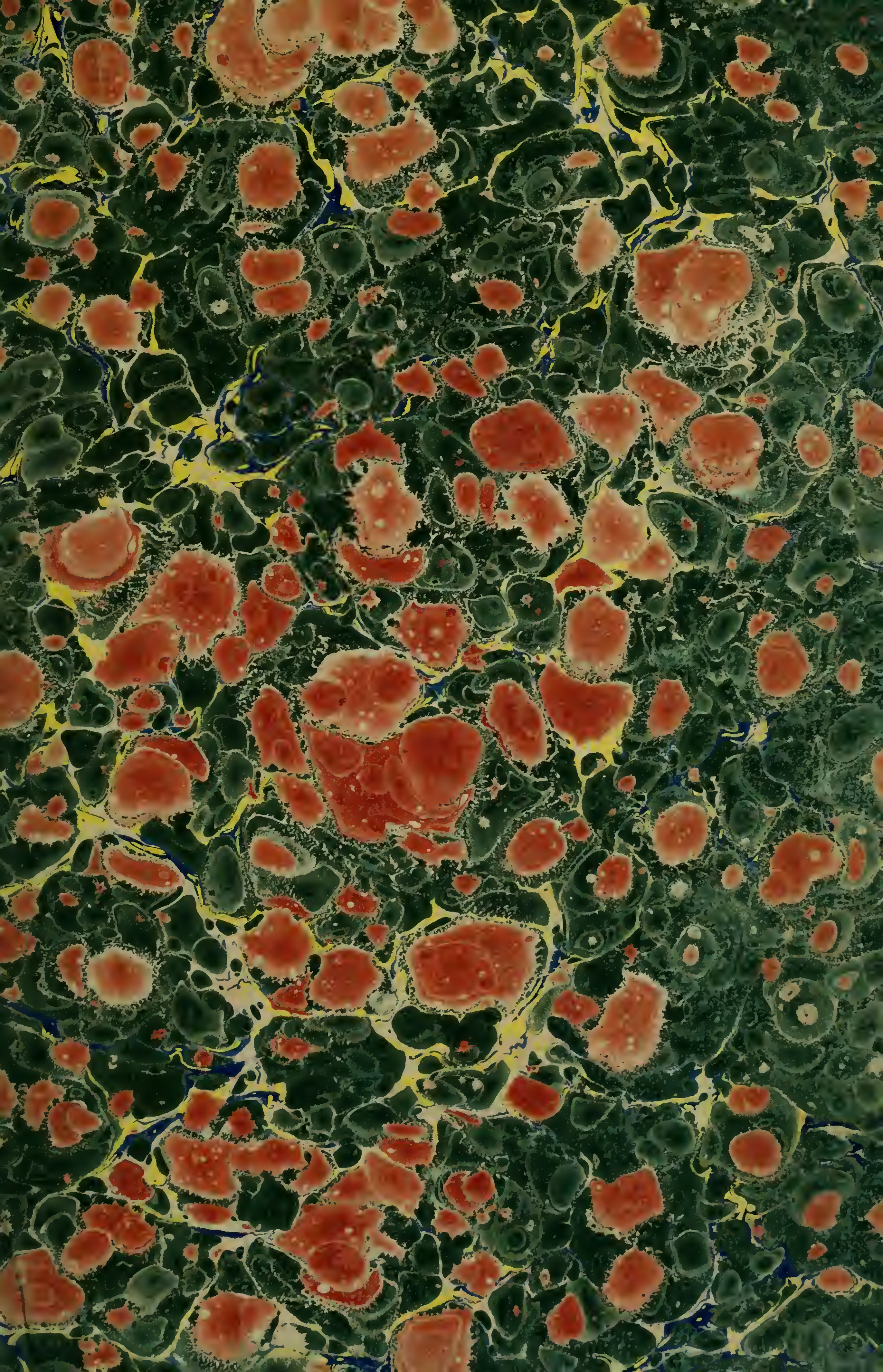






TRAFALGAR.

HISTORIA

DEL

COMBATE NAVAL DE TRAFALGAR

PRECEDIDA DE LA DEL RENACIMIENTO DE LA MARINA ESPAÑOLA

DURANTE EL SIGLO XVIII.

POR

DON JOSÉ FERRER DE COUTO

alumno que fué de la Academia de Guardias-Marinas y Pilotos
en el apostadero del Ferrol: ex-capitan de infantería:
individuo de la Comision de Historia de la Infantería Española: autor de la
HISTORIA DE LA MARINA REAL DE ESPAÑA,
é individuo correspondiente y de número de varias academias y sociedades
científico-literarias.



Madrid: 1851.

IMPRENTA DE D. WENCESLAO AYGUALS DE IZCO, CALLE DE LEGANITOS, 47.

Al Sr. D. Manuel Vicente Ferrer.

La pluma que llevo en la diestra mano, no manchada aun con las tintas de la adulacion, va á estampar al frente de este libro la primera dedicatoria que en mi carrera literaria escribo. Dichoso yo si libre de las torcidas pasiones que á tantos ingenios humillan bajo nombres y títulos pomposos, prefiero á los de altivos magnates, el respetable nombre y los mas altos títulos de mi querido padre. Ya que una larga carrera comenzada en el glorioso combate á que se refiere esta historia y no concluida hasta mas allá del famoso primer sitio de Morella, no ha proporcionado al pundonoroso militar ni al virtuoso anciano mas que una existencia llena de privaciones, débale, al menos, su tierno desvelo en el desempeño de las obligaciones sociales, el mas acendrado amor y la inestinguible gratitud de su hijo

José Ferrer de Couto.

MADRID 13 DE MARZO DE 1851.

PRÓLOGO.

In historia nihil falsi subtegendum, nihil vero tacendum: sit libera ab omni perturbatione, et affectu in quamcumque partem historicus nihil amore, vel odio ductus scribat: laudet laudanda, contraria vituperet.
(POLIB. HIST. LIB. 2.)

Voy á escribir los sucesos de Trafalgar como cumple á los preceptos de la historia. Lejos de mí la mas pequeña idea de abultar las proporciones de la Marina Española en aquel glorioso cuanto desdichado combate: que si de la verdad se ha de levantar el formidable monumento que allí se erigió á la Ibera patria entre el consejo, el valor y la pericia de sus hijos, tanto mas admirable ha de ser la confeccion y grandeza del edificio, cuanto mas informes aparezcan los cimientos de su base.

La historia pocas veces ó ninguna se ha visto libre de las preocupaciones personales ó del nacionalismo supersticioso, y sin embargo, nada es mas conveniente, mas indispensable al historiador que esa abnegacion sublime, tan recomendada por la verdad, como que es la única senda fácil para remontarle á una atmósfera superior y limpia de toda afeccion que por lo justo no sea, desde la cual, dominando los hombres y las cosas, adjudique á cada parte sin ódio ni indulgencia la porcion que le corresponda en los sucesos del mundo, y pueda como Tácito escribir al frente de sus anales: *sine irâ et studio.*

Difícil, muy difícil es encontrar en nuestros tiempos al historiador modelo que los enciclopedistas pretenden; porque la humanidad no ha tenido hasta aquí, entre los historiadores, la influencia absoluta que debiera egercer para consuelo del mundo y para enmienda de los hombres, y hoy, como en los primeros tiempos de la historia, existen Quintos Curcios para santificar las demasías del conquistador afortunado, aplaudiendo el sacrificio de millares de víctimas á su ambicion inmoladas, como se conocen Plutarcos, que por ensalzar la sabiduría de un legisla-

dor, serian capaces de encarecer el pudor de las doncellas de Esparta, que danzaban desnudas enmedio de los hombres.

Un historiador para ser imparcial deberia no ser de ningun pais; de ningun sistema político; de ningun partido (1). Si esta máxima se aceptára con toda la exactitud que á la justicia se debe de su conveniente filosofía, sin duda que la historia estaria despojada de las falsas narraciones, de los apasionados juicios que tanto la desvirtuan, haciéndola perder la autoridad que debiera conservar para ser proclamada con justicia *la luz de la verdad y el testigo de los tiempos* (2).

Con todo: si cupiera en los límites de lo tolerable que alguna vez nuestras afecciones pudieran anteponerse á la estricta rigidez de la verdad, siquiera en tamaña alteracion no salieran con perjuicio los sagrados derechos de la humanidad ó la honra de una nacion respetable, nunca se encontrarian bastantes razones para suavizar tan menguado proceder donde la justicia quedara ofendida, la humanidad despreciada ó envilecido el honor de pueblos enteros; porque si la alteracion de los hechos por ignorancia se puede condenar al desprecio, y la adulacion á la vileza de quien la usa, la calumnia á sabiendas es una infamia intolerable que lleva consigo el anatema de todos los hombres.

Cuando en los hechos de la historia se encuentran interesadas distintas naciones: cuando de ellos pende la buena fama de un pueblo ó de un individuo, es necesario mas que nunca tener en cuenta, no la conveniencia propia, sino las leyes de lo justo, para adjudicar á cada parte los derechos que le correspondan, sin mengua de aquellas otras cuyos procederes sean tales que no rebajen los quilates del decoro. En suma: el fanatismo y la supersticion que en la historia no ofenden otras leyes que las del buen sentido, pueden tolerarse sin detrimento de la justicia, porque únicamente afectan á la razon de quien está dominado por tan inconvenientes afecciones; pero si por ellas se pretende humillar una reputacion sin mancha, atribuyéndola el resultado de una catástrofe inesperada, entonces el proceder es injusto porque hay ofensa de parte; y como tras de la sin razon que desvirtua está la calumnia que mancha, deber es de quien honrado vive rechazar los agravios que á su honra tiendan, y presentar á la historia la justificacion de sus actos.

Nadie hasta el dia ha levantado su voz en son de queja contra el ilustre biógrafo de Cheronea, porque hubiese referido la fábula de los cuervos que de las nubes caian á las aclamaciones de los griegos cuando la libertad saludaban. Ni las ciencias, ni las artes, ni el comercio, ni la industria se amenguaron por la creencia de tan inocentes invenciones, ni pueblo ni individuo alguno pudiera ofenderse tampoco por la preocupacion vulgar del célebre Plutarco. Pero ¿sucede lo mismo, por egemplo, respecto á las injusticias con que la nobleza castellana de la edad media exagera la crueldad caprichosa del rey don Pedro, ó con las esclamaciones de los católicos franceses cuando atacan la buena fama del grande Enrique IV, ni con las mas altas calumnias de los

(1) Marmontel: *Discours sur l'histoire.*
(2) *Historia testis temporum lux veritatis etc.* Ciceron: *De Orat.* lib. 2.

protestantes cuando acometen directamente á destruir, por escasos vicios, toda la época brillante de Luis XIV? Sin duda que nadie afirmará tan clara proposicion; porque pocas personas que de historia sepan estarán ignorantes de que, para desagravio de sus famas respectivas, el monarca español tuvo un Bledo del Pozo (1), así como un Sully (2) Enrique IV, y un Saint Simon (3) Luis XIV.

Sentados, pues, los convenientes principios que constituyen la bondad mas especial de la historia, esto es la verdad, y apuntadas á la par las razones que existen para rechazar todo lo injurioso que pesa sobre una página brillante de nuestros anales, á nadie será estraño que un acontecimiento glorioso de la Marina Española lo aparte yo del cuerpo unido de la historia que estoy escribiendo, y que con él pretenda formar un libro manual ó que mas circule entre las gentes: porque las calumnias lanzadas á nuestra fama y á nuestra honra por un historiador francés son tales, que á no ir de rechazo á quien las suelta, merced á las aclaraciones que han provocado, seria forzoso refutarlas con sangre, para que mas se fijase la vista del lector en la novedad de los caractéres.

Mr. Thiers, el hombre notable de la Francia moderna: el que llegó á regir con su mano las riendas de una nacion magnánima llena de gloriosos recuerdos, marchando á la cabeza de un partido respetable: aquel á cuya voz se conmovieron los cimientos de una monarquía gloriosa hasta dar en tierra con todo su poder, y que mas tarde en el revuelto mar de la anarquía tuvo sobrado valor para abjurar públicamente sus pasados errores, no lo ha tenido ó no ha querido tenerlo para referir con independencia, en uno de sus mas celebrados libros, la gloria que cupo á cada pabellon en la funesta jornada de Trafalgar, sin duda porque en ella no todos los súbditos del emperador Napoleon, sus compatriotas, llenaron los deberes que el honor les impusiera: y dando á la razon los vuelos de la fantasía, no se contentó con ocultar los defectos de sus privilegiados, sino que traspasando los límites de la verdad, sagrada condicion á que las gentes honradas no faltan nunca, se atrevió á ultrajar la memoria de marinos ilustres á quienes, mas que su patria, todo el mundo tributa justísimos elogios por su saber, su valor, ó sus virtudes.

Con efecto, varias son las aseveraciones atrevidas tanto como calumniosas con que Mr. Thiers ha pretendido manchar la reputacion de nuestra Marina en su *obra*, que no *Historia del Consulado y del Imperio.* Allí hace alarde, mas que de imparcial escritor, de enemigo celoso, enumerando con exagerada amargura nuestros descalabros marítimos en una guerra donde cuestion ninguna española se ventilaba; y callando con estudiada malicia los hechos gloriosos que en parciales encuentros acometian nuestros bajeles sobre distantes mares. Torcido proceder es, que ni por causa de encarnizada contienda pudiera temerse de bastardo enemigo, y que por lo tanto no se concibe remotamente, viniendo como

(1) *El rey don Pedro Defendido.*
(2) *Memoires sur le grand Roi Henry IV.*
(3) *Idem de Louis XIV.*

viene de parte de una nacion á quien sacrificó la España en aquella contienda, menos el honor, cuantas afecciones poseia.

La agresora mano del escritor francés ha derramado por el cañon de su pluma todo el veneno del mas profundo rencor sobre las heridas, mal cicatrizadas aun, que la España recibió con sublime heroismo, ya en la guerra marítima de los primeros años de este siglo, ya en la continental que afirmó nuestra sagrada independencia contra las águilas del imperio. Aquella mano envenenada, que debiera tributar á la nacion española todo género de halagos, siquiera en descargo de la perfidia con que nos trataron los franceses en el primer tercio de nuestro siglo, lejos de consignar las proezas de nuestros mayores, que tanto contribuyeron á consolidar la paz universal, privilegiado beneficio de la humanidad, con las puntas de sus espadas, se atrevió á disputarles los laureles que alcanzaron; y cuando fué escaso el esfuerzo ante la vigorosa voluntad de tan levantados pechos, pretendió por la vedada senda de la calumnia marchitar aquel símbolo glorioso, y tanto como de imperitos los acusó de cobardes.

¡Imperitos los marinos españoles, émulos compañeros ó aprovechados discípulos de los Navarros, Juanes, Ulloas, y Mendozas! ¡Cobardes los descendientes de Hernan Cortés y de Pizarro: de los Toledos y Bazanes; de Barceló y de Lezo!...

Harto saben la Europa y todo el mundo de cuantos inventos útiles, de cuantos descubrimientos importantes son deudoras las ciencias físico-matemáticas, la náutica y la estrategia á los marinos españoles cuyos nombres invocamos; y por lo que hace al valor proverbial de nuestros soldados, ¿quién hasta el dia se atrevió á disputarlo? La Francia, mas que nacion alguna, ya aliada ó enemiga, tiene evidentes pruebas de sus marciales condiciones; que si hubiera podido olvidar por remotas las jornadas del Garellano, de Pavia y de San Quintin, no así podrá esquivar el recuerdo de Madrid, Baylen, San Marcial y Tolosa: y en vano pretenderia cohonestar con otras citas menos afortunadas para nosotros el blason de tan heroicos triunfos; pues ya sabe cuán cara vendieron nuestros tercios la derrota de Rocroy, y cuanto mermó las fuerzas de sus legiones imperiales, tras de una inimitable defensa, la rendicion de Zaragoza.

Por ventura, la vindicacion de tan sañudas ó imprudentes injurias está en la historia escrita, y casi fuera escusada la que en este libro preparo, bien persuadido de que los hombres de sano entendimiento habrán pronunciado ya su fallo, no inconducente á nuestra honra, en la cuestion que se agita. De esta si algo malo, pero verídico, se desprende, es la poca estima que puede dar á los demás, quien faltando á la verdad, tan menguado se estima á sí mismo: y esta consideracion que es eterna como la justicia, aun que alguna vez como la justicia tambien se eclipse á los ojos del entendimiento, nos ha de consolar ante la fea calumnia que á nuestra reputacion ha lanzado el escritor francés, y á mi pluma ha de prestar la fuerza que á mi talento falte, para seguir dignamente las huellas de los que en este trabajo me han precedido.

No me concretaré, sin embargo, al suceso de Trafalgar, tomando

únicamente las causas que precedieron á la funesta guerra orígen de aquel combate. Entre los cargos injustos que ha lanzado á nuestros marinos el mal aconsejado Mr. Thiers, los hay que tienen conexion con el todo de nuestra marina moderna: que se rozan con el valor de nuestros hombres de guerra, lo mismo que con la agilidad de nuestros marineros: con la pericia de los capitanes como con las condiciones de los buques. En tal caso la mision impuesta á la *Historia* especial *de la Marina* está mas alta que cualquier otro compromiso, tan voluntario como honroso; porque si este se llena con el relato fiel y justificado de los hechos de un dia, aquella tiene el deber de buscar las causas en su orígen, para dar á los efectos la condicion natural que les corresponde. En las páginas de la Historia que me ocupa vendrán aquellas paulatinamente á la imaginacion sin alterar el puesto donde están asentadas por un órden riguroso; pero como este libro ha de ser en un todo independiente del cuerpo general de la mencionada Historia, bueno será recorrer en él, siquiera compendiada, la del siglo XVIII, que es como si digéramos la del renacimiento de nuestras fuerzas marítimas, despues que la indolencia ó las preocupaciones de la dinastía austriaca cegaron las fuentes de la pública felicidad, dando el golpe de gracia á cuantos manantiales se nutren del comercio, y sustentan la navegacion mercantil, que es la base absoluta de las potencias navales.



INTRODUCCION.

Estado de postracion de la Marina Española al comenzarse el siglo XVIII.—Primeros síntomas de su restablecimiento y diferentes causas por donde se levantó á competir con las mejor organizadas de las demas naciones.—Hombres eminentes que produjo para las ciencias y la guerra, y adelantos que reportó á la navegacion en todos sus ramos.—Principios de su mas reciente decadencia, y estado personal, material y administrativo en que se hallaba al declararse la última guerra que contra los ingleses sustentamos en el presente siglo.

Grandes calamidades anunciaba el horizonte político de Europa cuando se despedia de la era cristiana el siglo XVII. La ambicion desmedida de Felipe II, insostenible por su carácter y mucho menos por los acontecimientos naturales de las naciones: la estremada nulidad de su hijo, ciego instrumento de parciales y favoritos, y la torpe política sustentada con terquedad por los ministros de su nieto, habian privado á la España de una gran porcion de sus conquistas europeas: y las discordias civiles de la regencia de doña Mariana, enervando por los efectos de la intriga la unidad de los españoles, acabó de socabar los ya vacilantes cimientos en que estribaba el poder de nuestra, en otro tiempo, floreciente monarquía. El reinado de Carlos II, débil y enfermizo como la nacion que lo sustentaba, siguió por la senda de miserias que habian trillado los anteriores: y cuando la hora del monarca estaba próxima, la nacion como el rey, no representaban otra cosa que un cadáver estenuado, sobre el que estaban dispuestas á lanzarse, como una banda de hambrientos cuervos, todas las naciones del continente.

Cegadas las fuentes de la pública prosperidad desde largos tiempos, y abierto por el contrario el cauce donde nuestras fuerzas se aniquilaban, la industria como la agricultura habia caido en un completo abandono: el comercio por lo tanto no existia, y siguiéndose de aquí la postracion de la Marina, la casa de Austria iba á legar al mundo, á la muerte del postrero de sus monarcas españoles, tan solo un recuerdo del pasado, tristísimo en estremo por la realidad del presente.

Con efecto; al ingerirse en el tronco de nuestra real alcurnia aque-

lla rama poderosa cuyo peso dió en tierra con toda la pujanza de nuestras fuerzas materiales, hallára Felipe I en los límites de la Península, cuya corona iba á ceñirse una nacion poderosa con mas de veinte millones de habitantes (1) y entre ellos las artes florecientes, la industria ventajosamente puesta en accion sobre todos los pueblos del mundo, y con los cambios y rescates, así como con los descubrimientos que á la sazon se hacian, tan desarrollada la navegacion, que nunca volvió á observarse en España otra época de animacion y fomento á aquella semejante.

Pero la ley natural de las cosas y de los sucesos selló entonces con su mano de fuego el apogeo de nuestra ventura, y marcándola desde allí su derrota hácia el ocaso, fueron en vano cuantos esfuerzos se intentaron para contener la marcha precipitada que nos llevaba á la mas humillante decadencia.

Ya el establecimiento de la Inquisicion, y la espulsion de los judios en tiempo de los Reyes Católicos habian mermado grandemente los caudales de nuestra potencia, y no fué el descubrimiento de América con sus riquezas y minerales lo que menos parte tuvo en la emigracion de los españoles, en el abandono de las artes y en la despoblacion de nuestras campiñas. Las guerras de Italia, adquisicion grabosa que hicimos con la conquista de Nápoles, tambien esprimieron grandemente el jugo de nuestras fuerzas, hasta que precipitándose en la balanza del mundo, con su aureola de fuego, el coloso entre todos los monarcas del siglo XVI, el grande Cárlos V, acabó por inclinar el vaso de nuestras fuerzas, que si se derramaron esparciendo su gloria por todo el mundo, tambien dejaron estenuada, flaca y sin vida la patria ilustre que tan grande se las diera.

Con los estados de Flandes y el recuerdo de cien campañas gloriosas, dejó el emperador á su hijo Felipe II el odio de todos los reyes y señores que ante su brazo poderoso habian temblado; y como la reforma predicada por Lutero hervia grandemente en los ánimos descontentos, de aquí partió el pretesto de las dispendiosas luchas que se sostuvieron durante muy largos periodos, por conservar un poder estenso y sin lucro, que otra mas sana política hubiera decorosamente abandonado. A favor de tan cumplidas atenciones, los moros que residian sumisos en el reino de Granada y aun derramados por toda Andalucia, creyeron llegado el momento de sacudir la ignominia á que su condicion estaba sujeta; y apelando á los argumentos de las armas cuando la marcha del siglo no podia apoyar sus pretensiones, incautos alzaron la voz contra el monarca español, y la muerte ó la expatriacion de muchos millares de rebeldes fué el resultado de aquella campaña. (2)

Es verdad que la medida espulsatoria no fué entonces estensiva en absoluto á todos los infelices que de semejante raza sustentaba la Península, con grandes ventajas de su industria; y que á la par los efectos de la parcial espulsion se cohonestaron con la adquisicion de Portugal, único suceso ventajoso que por aquella época alcanzamos; pero no es

(1) Prescot. *Historia de los Reyes Católicos.*
(2) Mendoza. *Guerra de Granada.*

menos cierto que ya existia el príncipe (Felipe III) dispuesto á generalizar la primera impolítica medida, privando á la España de sus mejores caudales cuando se contaba la mitad de su reinado, y que el floron añadido á la corona de Felipe II por el duque de Alba, se habia de caer de las manos al imperito conde-duque de Olivares cuando fuese mediado el siglo XVII.

Con todas estas circunstancias concurrió la grande época de Luis XIV, que si por sus vicios domésticos pudiera tildarse, no hay duda que por la buena fortuna de sus diplomáticos y de sus guerreros resplandece con notable brillo entre las mas admirables de todos los tiempos. Por desdicha de la España decadente, el favorito de Felipe IV pretendió medir su nulidad ambiciosa con los talentos del cardenal ministro, joya inapreciable de la monarquia francesa, y haciéndose sentir los descalabros diplomáticos en todas las posesiones de nuestro dominio, el valor de nuestros tercios no fué ya bastante para ostentar el pabellon victorioso, ni los esfuerzos de los Cuevas y Lujanes pudieron impedir la total ruina de nuestras armadas, que partia indeclinable desde la derrotada *invencible*.

Entre tanto dos hombres célebres impulsaban la organizacion naval de las dos naciones que con la nuestra sostenian poderosas una rivalidad justificable. La Inglaterra, en medio de sus disturbios sangrientos, tuvo un Cronwel que conociendo las verdaderas condiciones del pais que tiranizaba, echó los cimientos á su soberanía marítima por los medios mas hábiles que pudieran combinarse; y aunque como Juan Sin Tierra, su digno modelo, no dió la órden de imponer á cañonazos el saludo á sus buques, de todos los que con distinto pabellon surcasen los mares (1), ni como los duques de Venecia inventó la ceremonia de arrojar al agua el anillo de su autoridad en señal de absoluto dominio (2), dió su famosa acta de navegacion, que á pesar de su bastardo orígen respetaron, para gloria y aumento de su inimitable marina, los sucesivos monarcas de la Gran Bretaña (3). A favor de aquel monumento célebre entre los mas famosos códigos navales, la nebulosa Albion que en la época de sus modernas revueltas contaba apenas cinco millones de habitantes, creció con su poder hasta el número de ocho millones que arrojaba su estadística en los tiempos del combate que motiva estas páginas: (4) y con tales ventajas su marina, siempre ascendente, llegó á ser la profesion favorita de sus mas ilustres varones, el plantel de su nobleza y la gloria de su patria.

La Francia, cuando se comenzaba el último tercio del siglo XVII, esto es, cuando sobre las playas de Rota en una terrible noche de octubre de 1663 acababa de perecer al furor de una violenta tempestad el resto de nuestra marina de guerra, (5) tenia la fortuna de escoger entre sus mejores estadistas al famoso Colvert para que organizase sobre los

(1) *Historia del poder marítimo de Inglaterra*, año 1200.
(2) Gorani. *Memorias secretas y críticas de Italia.*
(3) *Ensayo sobre el comercio de Inglaterra.*
(4) Arnoul. *Sistema marítimo.*
(5) *Coleccion diplomática de marina*, ms.

mares de ambos mundos las fuerzas que habian de sustentar su continental preponderancia; y aquel ilustrado ministro fomentando la construccion de vasos en los astilleros nacionales por medio de franquicias bien entendidas y premios justificados, dió tal incremento á la marina mercante, que á su sombra no tardó en aumentarse la de guerra hasta el prodigioso número de ochocientos buques, de ellos ciento y diez navios de línea, con un personal de casi cien mil entre oficiales, marineros y soldados, que era el estado que tenia la armada francesa, cuando el año de 1692 se estaba comenzando (1).

Tal era la desventajosa posicion que ocupabamos entre ambas potencias á la muerte de Cárlos II; y como de ella resultó aquella destructora guerra de sucesion que ocupó nuestras armas y nuestras rentas por un período continuo de trece años, sin que durante ellos ni una plaza fuerte bastante segura tuvieran los castellanos para servir de corte al nuevo monarca Felipe V, ya se debe considerar cuan justificado está el abandono en que durante aquella dudosa lucha se tuvo cuanto á la marina pertenecia: llegando á contarse por toda fuerza individual escasos mil quinientos hombres entre oficiales, marineros y soldados, que no consumian con todo su material arriba de siete mil quinientos ducados mensuales (2). Es verdad que no habia á la sazon ni buques que carenar, ni atarazanas ó astilleros que tener en conserva; puesto que los pocos galeones que habian quedado de las numerosas flotas de la carrera de Indias fueron quemados en 1702 por las escuadras inglesas dentro de nuestros propios puertos, y en 1706 para enviar dos flotas á Nueva España tuvimos necesidad de recurrir á los buques de guerra de Luis XIV (3): siendo tan absoluta nuestra falta de bajeles, que no solo el rey hizo su espedicion á Italia en un navio francés, sino que la reina su muger doña Maria Luisa de Saboya vino á España en las galeras del asiento del duque de Tursis (4). Respecto á los informes diques ó careneros, que entonces se conocian, bastará decir que el del puente de Zuazo estuvo sembrado de hortaliza muchos años hasta el de 1715 (5).

Cuando ya estuvo lejano el rumor de las armas, los ministros de la nueva dinastía pensaron con afan en hacer que nuestra patria recobrase, entre las naciones del continente, la prepotencia que de largos tiempos se habia conquistado. A favor de semejante propósito militaban grandemente los propios descalabros que en Flandes y en Italia habiamos sufrido; porque no produciendo aquellas provincias á la corona de España otra cosa que guerras y dispendios, sin duda que al replegarse en un centro comun todas las fuerzas desparramadas de la monarquía, el impulso de la máquina seria mas eficaz, y el cuerpo enfermo de la nacion se mostraria recobrado de sus anteriores calamidades.

Pero el celo no correspondió en un principio á los resultados obtenidos tras de precipitadas atenciones: no porque estas en cierto modo

(1) Maurepas. *Memoires de la marine francaise.*
(2) Vargas Ponce. *Conveniencia de la Historia de la Marina.*
(3) Ayala. *Coleccion ms. tomo 40.*
(4) San Felipe. *Comentarios de la Guerra de España.*
(5) Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*

no tendiesen á la reorganizacion completa de la monarquia; sino porque al cabo todo habia de ser nuevo en un edificio hasta los cimientos desmoronado. El célebre ministro Alberoni, secundado por el tan famoso intendente don José Patiño, dedicó á la Marina sus primeras atenciones habilitando primero los astilleros, creando las disueltas dependencias del ramo, disponiendo la construccion de navios por cuenta de la corona, dando forma á la famosa compañía de Guardias-Marinas y organizando por fin una fuerza militar para la armada en los propios términos que existia en la brillante monarquía de Luis XIV (1).

A favor de tan activas disposiciones no hay duda que se obtuvieron maravillosos resultados, como que cuando las naciones del continente llegaron á apercibirse del numeroso armamento que se aprestó en Barcelona por los años de 1717, el cual no bajaba de doce navios de guerra y cien buques de trasporte, mas algunas galeras del Mediterráneo (2) no pudieron menos de admirar, como una nacion qua tan desbaratada habia quedado á la muerte de Cárlos II, con poco mas de seis millones de habitantes, y tras de una lucha tan calamitosa como la de Sucesion, podia presentarse tan pronto en campaña con una fuerza naval, que si no era capaz de competir con las otras marinas del continente, daba, sin embargo, indicios del poder á que aspiraba.

Rotas de nuevo las hostilidades contra las posesiones que en Italia habiamos perdido, el ministro español se aferró en el principio tan sustentado por todos los sábios desde Temistocles y Pompeyo hasta Saavedra y Tomé Cano, de que *el imperio de los mares lleva en pos de sí los continentes* (3), y si en 1717 habia admirado á la Europa con su inusitado armamento, en 1718 ya la hizo entrar en muy grandes recelos, poniendo sobre la mar y con el mismo destino que la otra, una escuadra compuesta de veinte y cinco navios de línea, desde treinta á setenta cañones, cuatro galeras y trescientos y cuarenta trasportes, que bajo la conducta de D. Antonio Gastañeta fueron conductores de las fuerzas del conde de Montemar, en número de treinta mil hombres, con todos sus trenes de guerra, caballeria, piezas de batir, brigadas é ingenieros (4).

No era sin embargo positivo aquel alarde improvisado de fuerzas navales, porque como dice el sábio autor del *Espíritu de las leyes: quizá sea la Marina la única cosa que no puede improvisar el dinero* (5): y así fué que acometida y destrozada por mayor número de buques la armada española sobre las costas de Cerdeña, todos los esfuerzos de un ministro reorganizador fueron en vano para levantar de nuevo nuestra Marina, que no volvimos á tener hasta doce años mas tarde (6). Ni otra cosa podia suceder por consecuencia de la estremada nulidad á que la nacion se hallaba reducida, no solo por los terribles golpes que habia

(1) San Felipe. *Comentarios de la Guerra de España.*—Portugues. *Coleccion de Ordenanzas.*

(2) Archivo de la intendencia militar de Barcelona. *Legajos de la Marina* correspondientes á los años de 1716 y 1717.

(3) Saavedra. *Empresas políticas.* Cano. Arte de construir naos.

(4) Marques de Sta. Cruz. *Guerras de Italia.* ms.—Archivo de Barcelona. *Legajos de Marina*, año de 1718.

(5) Montesquieu. *Consideraciones sobre las causas de la grandeza de los Romanos.*

(6) Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*

sufrido en sus brazos mas vigorosos en las épocas anteriores, sino tambien por las constantes piraterías que estaban ejerciendo, desde mas de dos siglos atras, los corsarios africanos sobre nuestras costas, que al cabo vinieron á quedar casi desiertas, y por lo tanto abandonadas las pesquerías, muerta la navegacion de cabotage, y sin escuela práctica la marinería que en las ocasiones debia concurrir á vigorizar con su agilidad nuestra vida convaleciente.

Con todo: aun en situacion tan desconsoladora la entrada de Patiño en el ministerio del ramo fué de buen agüero para el poder marítimo de España; puesto que cortando los abusos inveterados por la fuerza de las circunstancias, de permitir que nuestro comercio de Indias se hiciese en especial por buques estrangeros, dió en cierto modo impulso á la construccion de bajeles mercantes, en tanto que para protegerlos en sus espediciones, tambien la corona empleaba en la fábrica de navios de guerra mucha parte de las cuantiosas rentas que en América recaudaba. Pero esto no bastaba, sin embargo, para fortificar el pensamiento reorganizador que tanto bullia en los ánimos del ministro, puesto que cuidándose de aumentar el número de los vasos, no se daba á la máquina en general la accion que necesitaba.

El plan de una Marina relativa á las fuerzas de un estado marítimo es una de las cosas mas difíciles de formar, porque no basta tener una grande armada sin tener asimismo los medios para su accion y movimiento (1). Y como ni por los medios mas eficaces se impulsaba la agricultura, ni nuestras fábricas industriales estaban en el caso de competir con las estrangeras, resultaba que cuanto mas creciesen las atenciones del Estado, no aumentándose á la par los medios de cubrirlas por otro camino que por la subida natural de los impuestos, lejos de ser un bien para la Nacion el tener Marina de guerra, no era otra cosa en realidad que una mas entre las muchas calamidades que de largos tiempos la estaban consumiendo.

Fué á pesar de todo harto vigoroso el impulso que á este elemento dió el celebrado Patiño, pues aunque sus disposiciones se dirigieron espresamente á cubrir las apariencias del edificio, dejando en falso los cimientos, no hay duda que á favor de ellas el pabellon español volvió á tremolar airoso sobre los mares de ambos mundos, y que los leopardos de Inglaterra huyeron una vez despavoridos en el Mediterráneo ante las garras del leon de Castilla.

Siguieron por la senda que él abriera el marques de Torrenueva y D. José del Campillo, hasta el famoso combate de Tolon ó cabo Sicie, que ya tuvo lugar en los tiempos gloriosos del marques de la Ensenada, cuando se comenzaba el segundo año de su ministerio. Allí fué donde por primera vez nuestra moderna Marina tuvo ocasion de advertir los efectos de una alianza débil ó solapada, que protestando las tendencias mas amistosas, sirvió no obstante para comprometerla en una funcion de donde habia de salir airosa, con asombro del mundo, por el débil recurso de sus propias fuerzas.

(1) *La administracion del marques de Pombal, secretario de Estado y primer ministro del rey de Portugal José I* (año 1788).

Tuvo lugar el mencionado combate el dia 22 de febrero de 1744 sobre las aguas de Provenza, á 20 millas de distancia de Cabo Sicie. La escuadra franco-española compuesta de diez y siete navios franceses, mas tres fragatas y doce navios españoles, iba mandada en gefe por el almirante Mr. de Cour, que si en este suceso no atravesó los límites del honor, atropellando la lealtad que como aliado nos debia, tampoco dejó de dar motivo á las terribles acusaciones que contra su proceder se levantaron (1). Las fuerzas españolas por su parte obedecian por comandante al gefe de escuadra D. Juan José Navarro, hábil marinero y profundo maestro, en cuya escuela se habian aleccionado por espacio de diez y ocho años casi todos los oficiales de Marina que entonces tripulaban nuestros buques de guerra, y á cuyas oportunas disposiciones secundadas por el valor y la pericia de sus subditos, se debió sin duda el mas glorioso triunfo que obtuvieron nuestras escuadras en todo el siglo XVIII.

No cumple en este lugar escribir los detalles de aquella memorable funcion: bastará decir que en ella toda la escuadra francesa abandonó, sin entrar en fuego, el mar de batalla, viendo impasible como los navios españoles se batian ventajosamente contra cuádruples fuerzas de buques ingleses, que no bajaban de treinta y dos navios de línea, trece de ellos de tres puentes, y sobre doce buques menores entre fragatas, bombardas y brulotes incendiarios: que nuestros buques, á pesar de su inferioridad, pues solo dos tenian ó pasaban de ochenta cañones y los demas no ascendian á sesenta, pelearon constantes con un ardor inimitable, y que tras de cinco horas terribles de combate, los ingleses se retiraron de la accion tan maltratados, que en largo tiempo pudieron escasamente reparar sus averías (2).

La fama de este suceso cundió rápida por toda Europa con asombro de cuantas naciones nos contemplaban sin accion ni vida propia en el ramo de la Marina. Recordaban los triunfos de nuestros cántabros sobre el Océano en los tiempos de Oquendo é Irarrazabal: tenian presente la pericia marinera del marques de Santa Cruz, de Requesens y de D. Juan de Austria, y aun recordaban admirados la hazaña de don Blas de Lezo, que en 1710 habia rendido solo con la fragata española que montaba, un navio inglés y hasta otros once buques (3). Pero no echaban en olvido el apocamiento á que habiamos venido durante el último siglo

(1) El ilustre don Juan José Navarro, en el diario de aquellas operaciones, al apuntar los accidentes del 19, tres dias antes del combate, dice de su letra: *Supe esta noche por el ayudante de órden Mr. Gramont y de los oficiales españoles don Alvaro Padilla, mi ayudante, y don Cárlos Retamosa, ministro, como habian visto salir de Tolon en una silla volante cerrada á Mr. Cour, solo: que habia ido á las islas* (las Hieres donde estaba fondeada la escuadra inglesa) *y habia tenido conferencia con dos oficiales ingleses, y que todos los navios le habian saludado, cuya salva se oyó desde Tolon.* Si este cargo terrible es cierto, como parece, segun los testigos que lo apoyaron, entre los cuales se cuenta nada menos que un ayudante de órdenes de la escuadra francesa, la ignominia que por él debe pesar sobre el pabellon de los entonces nuestros aliados, casi es tan grande como la gloria inmensa que allí alcanzaron nuestras armas.

(2) Navarro. *Plano, historia y verdadera relacion del combate naval de cabo Sicie, etc.*

(3) Depósito hidrográfico: *Coleccion Diplomática* ms. — Tambien refiere este suceso el capitan de navio D. Francisco de Paula Pavia, á cuya esquisita inteligencia, estremada bondad y fina consideracion debo muy buenas noticias referentes á la historia de nuestra Marina de guerra.

de la dinastía austriaca y los trece años primeros de la borbónica, no pudiendo comprender aun como para las ciencias ya vivian D. Jorge Juan y Ulloa, y Lezo y Navarro para las ciencias tambien y para la guerra.

En particular la soberbia Albion, que desde Cronwell hasta hoy habia crecido y está creciendo por su adecuado sistema, no pudo menos de estrañar, espantada, el resultado de aquella batalla; como que al tratarla sus mas autorizados historiadores creyeron ver degenerada la raza de sus antiguos almirantes, y un consejo supremo exoneró é inhabilitó á la mayor parte de los oficiales superiores que mandaron buques en aquella jornada (1).

El gran rey de Prusia Federico II, pronosticó la gloria imperecedera al general de la escuadra española que tan desigual combate habia ganado á nacion tan poderosa por la mar como lo era la inglesa: la reina Isabel de Farnesio al escuchar el suceso no pudo menos de esclamar llena de gozo: *ya tenemos general de Marina*, y el rey de Suecia brindó en un banquete por el famoso don Juan José Navarro. La real academia española, á cuyo seno pertenecia, se apresuró á felicitarle, así como otras muchas corporaciones é individuos particulares, y el *animoso* Felipe V, entusiasmado por el nuevo esplendor que sus armas recibian, no vaciló un momento en elevarlo á la clase de teniente general de su real armada, y crear para Navarro y sus descendientes el envidiable título de marqués de la Victoria (2).

Tras del triunfo de Tolon, que concurrió poco atrasado á formar época con la brillante defensa de Cartagena de Indias, hecha en 1741 por el intrépido marino don Blas de Lezo (3), el orgullo abatido de los ingleses apenas tuvo fuerzas para continuar la lucha que desde 1739

(1) John Clerk: *An essey on naval tactics systematical and historical...*—Muratori: *Annali d'Italia.*—Campbell: *History of inglis Marine.*—*La biografia Naval*—y ademas los siete grandes mapas del combate, que se publicaron en Lóndres para el famoso proceso que allí se formó por el almirantazgo, los cuales llevan por título ó encabezamiento el siguiente: *By authority from the originals on seven imperial sheets presented by vice-admiral Lestock.*

(2) Federico II. *Guerra de siete años.*—Vargas Ponce, *Vida de D. Juan José Navarro.*—Archivo de la real Academia española.—Idem general de Simancas: *Negociado de Marina del siglo XVIII.*

(3) Bien puede compendiarse aquí, por su originalidad, aquel célebre suceso. Los ingleses, con una escuadra respetable que no bajaba de treinta navios, doce fragatas y muchos buques menores, con diez mil hombres de desembarco, trataron orgullosos de tomar la plaza de Cartagena de Indias, que no contaba en su defensa mas que seis navios y sobre mil quinientos soldados españoles, bajo el mando estos del teniente general D. Sebastian Eslaba, y aquellos á las órdenes del de igual clase de la Real Armada D. Blas de Lezo. El ataque de los ingleses fué muy digno de la fama con que se conocia por toda Europa a su almirante Vernon; pero el valor y la constancia de nuestras escasas fuerzas, superó á cuanto espresarse con palabras pudiera, y los enemigos se retiraron avergonzados de su impotencia, con mas pérdida de la que hubieran podido causar á nuestras gentes, aun tomando la plaza. Pero la derrota moral no fué menos sensible para el Almirantazgo ingles que para sus rechazados combatientes. Anticipando los honores de una victoria que no habia de alcanzar, se propasara á proveer la acuñacion de una medalla alegórica del suceso: en una de sus caras se ve al general Lezo de rodillas, entregando su espada al almirante enemigo, y el siguiente letrero que la circunda: *The Spanish pride pulled down by admiral Vernon.*—*La soberbia española abatida por el almirante Vernon.* La merecida leccion dada á tanta osadia fué recompensada por el gobierno español con los títulos que dió á los ilustres defensores, de marques de la *Real Defensa* á D. Sebastian de Eslaba y de marques de *Oviedo* á D. Blas de Lezo, cuyos servicios anteriores eran ya sobrado importantes. (Véase á Florez en su *Clave historial* y los documentos existentes en el archivo de Marina.)

estaban sustentando nuestras armas en los anteriormente perdidos dominios de la Italia. En semejante caso se abrieron los ojos de la razon á la luz de los sucesos, y cediendo unas y otras, entre todas las naciones beligerantes, se formaron los pactos de Aquisgran en 1748, bajo las tendencias pacíficas con que se distinguió durante su reinado el monarca español Fernando VI (1).

Desde entonces se puede decir que comenzó á fomentarse en el siglo pasado la Marina española por sus mas sólidos fundamentos. Aparte del ramo científico que Ulloa y don Jorge Juan en lejanos paises cultivaban, con respeto y admiracion hasta de sus propios enemigos (2) á par que trataba de estender los conocimientos prácticos de la táctica, la construccion y la maniobra en muy aprovechados volúmenes el ínclito Navarro (3), Somodevilla sacó de la paz general todo el partido que hombre eminente sacar pudiera de nuestras felices condiciones. Tomando por base las que entonces eran propias de nuestra naciente Marina echó los cimientos á las ordenanzas generales del ramo, con las que publicó en el citado año de 1748; mas como su espíritu no fuese estímulo bastante para acrecentar la navegacion, continuó é hizo circular á manera de apéndice las de matrículas fundadas sobre un real decreto, bastante informe del año 1717, con que se habia procurado establecer aquella institucion, y mas particularmente sobre los títulos 3.° y 6.° de los tratados 4.° y 10.° de dichas ordenanzas generales: concediendo prudentes franquicias y oportunos privilegios á los gremios de mareantes sobre la pesca y el comercio de cabotage, que trató de fomentar á toda costa. Prohibió despues con severas penas las exacciones y gabelas onerosas que por las universidades ó ayuntamientos de los puertos pesaban sobre los buques de nuestro escaso comercio, atajando abusos de bastardo orígen que paralizaban la industria: por la distribucion de los departamentos en provincias y partidos, estableció una correspondencia activa con todos los pueblos marítimos de la Península: dió muy eficaces disposiciones para ejercer el corso contra los moros que infestaban nuestras costas, ofreciendo premios análogos al valor de cada uno de aquellos que en la mar se cautivase; y á fin de repeler sus constantes agresiones y volver á poblar las marinas de Levante tanto tiempo trabajadas por semejantes piraterías, dió calor á la construccion de algunos *javeques* de guerra, en que aprendieron mas tarde la ciencia marinera ejercitando su valor los Barceló y Tacones (4).

En los demas ministerios que Fernando VI habia puesto á su cargo, tambien en cuanto le fué posible concurrió con su digno compañero don

(1) Sanz y Barutell. *Coleccion diplomática* ms. en el Depósito hidrográfico.—Navarrete. *Sus opúsculos.*

(2) A la vuelta de su viaje á la América Meridional para medir los grados del Ecuador, fué hecho prisionero de los ingleses el entonces capitan de fragata D. Antonio de Ulloa: pero cuando el Almirantazgo de nuestros enemigos entendió la comision y circunstancias del distinguido marino que en su poder tenia, se apresuró á devolverle la libertad con todos los documentos que eran fruto de sus calculos y observaciones, dispensándole á la vez los mas altos honores. (Véase la *Relacion histórica del dicho viaje á la América Meridional* que publicaron en 1748 los mencionados D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa.

(3) *Archivo de la casa de los marqueses de la Victoria.*

(4) Archivo general de Simancas. *Legajos de Marina del siglo XVIII.*—Ferret. *Causas de la decadencia de la Marina Española.*

José de Carbajal y Lancaster al bien comun de la monarquía: aliviaron la agricultura del escesivo impuesto que las pasadas guerras habian sustentado: dieron fomento á la industria protegiendo largamente la fabricacion de telas y paños finos en las provincias orientales, y multiplicaron la decadente aficion á las bellas artes, erigiendo la Academia de San Fernando, á par que facilitaron la comunicacion interior de nuestro pais abriendo algunos trozos importantes de muy útiles indispensables carreteras, y comenzando el cauce lucrativo y beneficioso del importantísimo canal de Castilla (1).

Mas semejantes ventajas no podian conseguirse sin que otros recursos puestos en accion comunicasen su fuerza impulsiva á la grande máquina del Estado: porque interrumpida esta en sus funciones naturales por una deuda exorbitante que pesaba sobre sus impuestos, mal podia atender al alivio de los contribuyentes cuando tantos fondos habia de necesitar para sustento del trabajo. Por fortuna la proteccion bien entendida que el gobierno dispensaba á las artes y á la industria no tardó en redundar en beneficio del tesoro, pues si bien los impuestos no eran mas que en estremo moderados, como convienen á todas las riquezas nacientes, al cabo la suma de todos sirvió de considerable alivio á la agricultura, y la poblacion con tal motivo comenzó desde entonces á aumentarse.

Por otra parte, el marqués de la Ensenada, que en su mente creia tener, como era verdad, toda la fuerza indispensable para el fomento de nuestra Marina, tuvo ocasion de contribuir á los apuros del tesoro con los derechos de una institucion en cuya muerte no alcanzaba posible ninguna desventaja. Era el Almirantazgo, antigua creacion de los tiempos del santo rey don Fernando III, que al cabo sufriera muy largas interrupciones durante el reinado de la casa de Austria, y erigida de nuevo para ocupacion honrosa del infante don Felipe de Borbon en 1737 (2), se prestó espontánea al alivio de nuestros pueblos cuando, por los tratados de paz firmados en Aquisgran, obtuvo el mencionado infante la soberanía de los estados de Parma (3).

Comunicó, pues, el decreto de la estincion del Almirantazgo español su antiguo secretario el marqués de la Ensenada, el dia 8 de noviembre de 1748 (4): pero al hacerlo no estinguió así mismo los derechos de porte y toneladas que pesaban sobre la Marina mercante, pues se los reservó á la real hacienda para aumentar los recursos con que pensaba acudir al pago de la deuda harto crecida en aquella época (5). No hay duda que semejante medida á primera vista arguye un contra principio respecto á las tendencias innegables del célebre ministro hácia el aumento de la Marina española, porque parece como que por ella se priva á esta de todas las ventajas de un Almirantazgo bien entendido, y

(1) *Memorias de la Sociedad económica de Madrid.*
(2) Archivo de la Intendencia de Barcelona. *Real decreto de 14 de marzo de 1737, en los legajos de Espediciones á Italia.*
(3) *Tratado de Paces*: en el de Aquisgran.
(4) Archivo general de Simancas. *Negociado de Marina del siglo XVIII.*—Depósito hidrográfico. *Coleccion diplomática* ms.—Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*
(5) Antunez y Acevedo. *Memorias históricas del comercio de Indias.*

se la dejan por el contrario todos sus gravámenes. Así lo manifestaron en brillantes argumentos autores de nota (1); pero en mi concepto no es tal el verdadero aspecto por donde la cuestion debe tratarse, y si mas bien tener en cuenta que no pudiendo haber marina sin comercio, ni comercio sin industria, ni industria sin agricultura, lo mas racional era tender la mano protectora á la causa primitiva del desarrollo marítimo que se estaba procurando, descargando los impuestos de la agricultura y de las artes nacientes á favor de otros que eran infinitamente menos onerosos, y tenian á la vez el carácter de eventuales.

Con efecto: el comercio marítimo durante el ministerio de don José del Campillo en el año de 1740, cuando ya pesaban sobre sus condiciones los derechos del Almirantazgo hacia tres años, habia recibido, como en descargo de semejante gabela, nuevo impulso en sus especulaciones trasatlánticas. Estaba acordado desde el descubrimiento de las Indias, y así lo dejaron establecido los sucesivos monarcas, que ningun buque pudiera comerciar con aquellas posesiones, sin contribuir largamente á la corona por el respectivo permiso; y aun este obtenido le quedaba la forzosa obligacion de hacer en el puerto de Cádiz, y no en otro alguno, su cargamento, sin poder darse á la vela mas que en conserva con la flota que, una ó á lo mas dos veces cada año, salia de dicho puerto en épocas determinadas (2). Tales y tan grandes restricciones haciéndose sentir con mas rigor en los tiempos de guerra, no hay duda que paralizarian grandemente el trato con nuestras posesiones indianas del occidente; cuyas restricciones consideradas con recto juicio por el citado ministro de Felipe V, no obstante la autoridad de tantos años, fueron reformadas por medio de un decreto circulado en el dicho año de 1740, el cual permitia la salida de todo buque mercante solo ó en conserva de otros y en la estacion mas conveniente á sus especulaciones: bien que con la precisa obligacion de pagar el tanto de licencia y los derechos de tonelada que no se suprimieron hasta la famosa libertad de comercio (3). Pero como el decreto de Campillo se dió precisamente en ocasion de haberse comenzado la guerra general promovida trás la muerte del emperador Cárlos VI, sobre los estados de Italia, resultó que dificilmente buque alguno se aventuraba á hacer la travesía por un mar cruzado de corsarios ingleses, y por lo tanto, que hasta el año de 1748 en que se ajustó de nuevo la paz general, no se dejaron sentir los importantes resultados del benéfico decreto.

Aunadas entónces las felices disposiciones del pasado ministro de Marina con las medidas administrativas de Carvajal y Ensenada, el impulso que recibió nuestra marina mercante fué en estremo considerable; y como de ella habia de salir el jugo que nutriese las armadas de guerra, no solo se vió el Estado con un plantel de marineros muy capaz de llenar sus necesidades en las ocasiones, sino que las rentas del tesoro recibieron del nuevo continente tan grandes cantidades como

(1) Vargas Ponce. *Conveniencia de la historia de la Marina.*—Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España etc.*

(2) Veytia. *Norte de la contratacion.*—Uztariz. *De comercio y marina.*—Ayala. *Coleccion de cédulas y decretos.* ms.

(3) Antunez y Acevedo. *Memorias históricas del comercio de Indias.*

nunca se habian importado con los sistemas restrictivos. Los buques que por falta de seguridad se habian privado de concurir á los mercados ultramarinos, comenzaron de nuevo sus especulaciones con doblado lucro, por la mas cómoda facilidad de su despacho, y las economías que la libertad en la eleccion de puerto proporcionaba á sus fletes: y como las ventajas que tienden á mejorar las comodidades de la vida cuando se alcanzan con dificultad se ocultan, el dueño ó patron de un bastimento que se entretenia en el cabotage con escaso lucro, al ver los resultados del compañero que iba á Indias, no vacilaba en tomar aquella derrota, y así proporcionalmente fué multiplicándose la navegacion, y estendiéndose con el mas fácil comercio la riqueza pública.

Nada es mas elocuente para esplicar la prosperidad de nuestro comercio en aquellos tiempos, que consignar un estado comparativo de los caudales que ingresaron por entonces en las arcas del tesoro, todos procedentes de las rentas ultramarinas. Hasta el año de 1740 desde los primeros del siglo jamás aquellas habian sido tan considerables que bastáran á cubrir por sí solas la mas pequeña de las diversas atenciones del Estado: como que entre todas las flotas que concurrieron á Tierra-firme desde el año 1721 hasta el de 1740, no produgeron á la corona mayor cantidad que la de nueve millones y quinientos mil pesos (1) próximamente. Pues bien: durante los seis años que gobernó en buena paz los ramos de Hacienda y Marina el ilustre marqués de la Ensenada, ascendieron los ingresos del comercio de Indias á la maravillosa suma de ciento cincuenta y tres millones ochocientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos treinta y tres pesos (2), que calculados en igual proporcion respecto al tiempo en que las dos cantidades se adquirieron, y aunque añadamos igual ó mayor cantidad á los nueve millones y medio de Tierra-firme por los productos y rentas del reino de Nueva España, siempre resultará el sistema de *registros* adoptado por la administracion de Fernando VI, beneficiado en un dos mil por ciento sobre el de flotas que se habia seguido hasta entonces. La bondad del sistema comenzado en aquella época reparadora para acrecentar la Marina sin precipitar el aumento de sus buques, está perfectamente consignada en los estados que de entonces se conservan. El ministro Alberoni habia comenzado á edificar por la techumbre, suponiendo que el lujo y ostentacion de sus armamentos podrian ser estímulo bastante para sostener el desarrollo que ansiaba de nuestra escasa Marina; pero la derrota de Cabo Pájaro le hizo ver la dificultad de la empresa, pues si en ella tuvimos soldados que supieron morir, nos faltaron marineros capaces de dirigir y practicar la indispensable maniobra. Ensenada por el contrario: así que se vió desembarazado de la guerra por los pactos de Aquisgran, comenzó su grande obra por donde debia comenzarla, esto es, por los cimientos: y así fué que á los tres años de la paz general los buques se habian disminuido, pero los elementos de su dotacion y conservacion se habian aumentado prodigiosamente: de suerte que cuando se comenzó á levantar el edificio de nuestra Marina de guerra, se hizo sobre tan sólidos

(1) Antunez y Acevedo. *Memorias históricas del comercio de Indias.*
(2) Navarrete. *Vida del marques de la Ensenada.*

fundamentos, que á no desaparecer de la obra la mano del artífice, sin duda que sus resultados hubieran sido indestructibles.

Cuando aun faltaban dos años para que se aniquilára el mónstruo de la guerra que devoraba á la sazon el continente, ascendian nuestros buques de línea al número de treinta y cuatro, sin contar tres navíos de á setenta cañones que se estaban construyendo en el astillero de la Habana: siendo de dicho número los veinte y cuatro tambien navios, seis fragatas de á cincuenta, una de treinta y el resto buques menores (1). Por el contrario: cuando ya se habian gozado tres años de una paz general no interrumpida, el estado de nuestros buques de guerra estaba en baja, puesto que los veinte y siete navios, con los tres de la Habana, se habian reducido á diez y ocho, esto es, habian perdido una tercera parte, y de los menores tampoco teniamos mayor número de quince (2). Pero ¿estaban por ventura en la misma proporcion los buques mercantes? Sin duda fuera injusticia no reconocer el impulso que recibiera el comercio marítimo á favor de las disposiciones ya esplicadas, aun teniendo una falta absoluta de los estados comparativos que en estos estudios facilitan las mas lógicas consecuencias. La marina mercante en el año de 1746, y aun en el de 48, estaba reducida á la mas completa nulidad, merced á los corsarios ingleses y á los piratas de Levante; pero en la fecha de la esposicion dirigída por el célebre marqués, á la magestad de Fernando VI, á pesar de los lamentos que en dicha esposicion se contienen, su desarrollo estaba siendo portentoso, y de ello tenemos una prueba harto significativa y sobradamente absoluta, en el ingreso de caudales que se verificó en las arcas del tesoro procedentes del comercio con el Nuevo Mundo (3).

En semejante caso, ya no habia obstáculos insuperables para el aumento de nuestra Marina de guerra: teniamos marineros, porque el comercio y la pesca los habian adiestrado en las maniobras y curtido en los peligros; y los privilegios y fueros concedidos por las recientes ordenanzas, habian llenado las listas de nuestras matrículas. Teniamos caudales para hacer frente al acopio de los útiles indispensables á la construccion, y las tendencias protectoras del marques habian comunicado al genio de nuestros hombres científicos todo el impulso que á sus talentos cuadraba para desarrollarlos. Los sábios don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa habian comunicado ya al mundo científico, por medio de la prensa, y á espensas del gobierno español, sus importantísimos estudios sobre las mas altas cuestiones de las ciencias físico-matemáticas (4). El ilustre marques de la Victoria continuaba dando cada dia

(1) Archivo general de Simancas. *Negociado de Marina del siglo XVIII.*

(2) Ensenada. *Esposicion al rey para aumentar la marina de guerra.*

(3) El marqués de la Ensenada, cuando consideró maduro su proyecto de elevar nuestra Marina de guerra al rango de potencia de primer órden que entonces nos correspondia, presentó á la Magestad de Fernando VI en 1751 una brillante esposicion en que demostraba el estado de nuestro abatimiento y los medios de repararlo. Aprobados estos en su totalidad por el monarca se pusieron en accion sin pérdida de tiempo, y los resultados correspondieron tan ventajosamente al propósito del sabio ministro, que sin la intriga que lo derribó del alto puesto que con tanta gloria ocupaba, es indudable que en el siguiente reinado hubiera habido muy poco que hacer para afirmarnos una posicion honrosa y permanente en el cuadro político de las naciones. *(Vida del marqués de la Ensenada.)*

(4) Juan y Ulloa. *Viaje á la América meridional.* — Juan. *Observaciones astronómicas.*

nuevas pruebas de su idoneidad y especial talento en las teorías de la táctica de abordo, militar y marinera, con tendencias marcadas á la reforma de la construccion naval que todavia entonces era susceptible de infinitas mejoras (1), y los ingenieros de este género Briant, Tournell, Sothuell y otros á quienes las liberalidades de Ensenada atrageron á nuestro pais, nada dejaban que desear respecto á la bondad de los trabajos que hubieran de emprenderse.

Todavia entonces, siguiendo la marcha metódica que Ensenada habia trazado en el camino de nuestra prosperidad, se continuaron las mejoras por sus pasos regulares; y como el poder de las fuerzas navales no urgia á la sazon tanto como la ereccion de sus principios naturales, antes que en la construccion de navios para completar los sesenta de línea mas sesenta y cinco entre fragatas y otros buques menores, que proponia á la Magestad como estado permanente de la Real Marina, pensó en metodizar las fuerzas existentes, organizándolas sobre una base comun á todas; estinguió el antiguo cuerpo de galeras que por la nueva construccion de javeques y por los adelantos introducidos en la táctica naval de todas las naciones, no pudiera servir ya mas que de pesada carga á nuestra Marina (2) é hizo fabricar los arsenales necesarios para la construccion, conservacion y defensa de los armamentos.

Ya en 1717 se habia puesto en conserva y perfeccionado en gran manera el carenero de la Carraca (3), y en el año de 1748, cuando lo permitió el sosiego de las armas, el puerto de Cartagena tomára nuevo aspecto bajo la direccion del sábio don Jorge Juan, y durante la comandancia general del ínclito Navarro, habilitándose convenientemente para todos los trabajos de fábrica y arboladura (4); pero cuando ya estuvieron á punto las verdaderas condiciones de la milicia naval para entrar de lleno en su aumento positivo, se procedió rápidamente y bajo la propia direccion de don Jorge Juan, al levantamiento del magnífico arsenal del Ferrol, envidia de los estrangeros, estudio práctico de los inteligentes, y estímulo natural de una culta poblacion, mi querida patria, que desde entonces varió, mejorándolas con pasmosa rapidez, todas sus condiciones locales (5).

De grande utilidad científica sirvieron los trabajos de aquella obra: en ella se adiestraron con la discusion metódica los mas espertos constructores, dando á su imaginacion nuevos giros, segun abanzaban las obras, con sus naturales observaciones, para inspirar los adelantos que sucesivamente se introdujeron en todos los ramos de la Marina. Pero cuando mas grande se manifestó la importancia del nuevo arsenal fué tan pronto como sus trabajos permitieron atender sin recelos á la construccion de navíos. Como por encanto, y á favor del activo creciente desarrollo de nuestros buques mercantes, se vieron cubiertos de madera los

(1) Navarro. *El capitan de navio instruido.* ms.—Idem. *Evoluciones navales.* ms.
(2) Archivo de Simancas. *Negociado de Marina del siglo XVIII*, real decreto de 28 de noviembre de 1748.
(3) Ferret. *Causas de la decadencia de la Marina Española.*
(4) Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*
(5) Montero (D. Juan). *Memoria periódica remitida á la direccion del cuerpo de Estado Mayor:* ms.—Navarrete. *Biografia del marqués de la Ensenada.*—Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*

tinglados de los astilleros, y sus gradas de construccion ocupadas por muy sólidas quillas, cuyo número y porte pusieron en grave cuidado á las potencias marítimas que en la nulidad de nuestras escuadras fundaban todo su orgullo. Solo en el arsenal del Ferrol se construyeron durante los dos últimos años del ministerio de Ensenada trece navíos de línea, el que menos de sesenta y ocho cañones, mas algunas fragatas y varios paquebotes, bergantines, etc.; y con los útiles que dejó acopiados el ilustre Somodevilla al terminar su carrera política, se fabricaron en el propio arsenal otros seis navíos en el siguiente año de 1755 (1). Los otros astilleros aumentaron á la vez y proporcionalmente el número de vasos; de suerte que al verificarse la maligna intriga que derribó del poder á tan consumado político, se vió ascendida la Marina española al número de cuarenta y dos navíos de línea, veinte y ocho fragatas y una porcion considerable de buques menores (2).

A la vez que el pensamiento de acrecentar el número de nuestros buques se desarrollaba en la práctica de la manera portentosa que se ha esplicado, el célebre ministro no desperdiciaba conocimiento alguno de cuantos pudieran concurrir á la formacion de un todo perfecto. Los lados de que se rodeaba eran harto á propósito para dar impulso á su imaginacion regularizadora, y por esto no vaciló en aceptar la creacion del *Observatorio astronómico* que le propuso fundar en la ciudad de Cádiz el inteligente marino á quien habia confiado la direccion de los arsenales. Facilitó, pues, los recursos que habian de servir para dar un meridiano propio á nuestros cálculos geográficos y á nuestras observaciones celestes, y en poco tiempo aquel monumento de nuestros adelantos científicos, sirvió de modelo á otros menos exactos que se fabricaron en las mas cultas naciones (3).

La instruccion teórica de los guardias-marinas y pilotos tambien tuvo ocasion de mejorarse por los nuevos tratados que en la ciencia de la navegacion se dieron á la estampa: que cuando del centro comun de una esfera parten las luces á la superficie, todos los estremos se iluminan por el conducto natural de sus respectivos radios. En medio de la postracion de nuestra Marina, cuando se terminaba el siglo XVII, el general de ella don Antonio de Gaztañeta, que entonces no era mas que piloto mayor de la armada real del Océano, habia dado comienzo á los adelantos de la ciencia del pilotage por medio de la trasmision á nuestro idioma de las teorías del *cuartier* ó cuadrante *de reduccion*, con que Mr. Blondel Saint Aubin habia enriquecido los conocimientos de la náutica. No contento con semejante paso, que siempre hará honor á quien lo dió muy mejorado en beneficio de su patria, comunicó igualmente al mundo marinero el método mas seguro para estimar la velocidad con que navega cualquier buque, esto es, el uso de la *corredera*, que el inteli-

(1) *Archivo del departamento: años de 1753 á 1755.*

(2) Montero. *Memoria periódica al Estado Mayor:* 1843. El autor de dicha memoria, aprovechado gefe del cuerpo de Estado Mayor y mi hermano político, la ha escrito en el mismo departamento á que se refiere, con presencia de los mas auténticos datos que se custodian en aquel archivo.

(3) Estados generales de la Armada. *En varios apéndices.*

gente Bourne habia anunciado cien años atrás á los pilotos britanos (1).

Cuando ya regia el timon de nuestra marina el ilustre Patiño, y á favor de los conocimientos que se adelantaban cada dia en ramo tan importante, don Pedro Manuel Cedillo, maestro que era de matemáticas en el colegio de San Telmo, publicó varios tratados de muy útil aprovechamiento, que vieron la luz para bien de la escuela naval donde sus conocimientos se beneficiaban. En particular su *Compendio de la arte de navegar*, su *Trigonometría aplicada á la navegacion*, y su *Tratado de cosmografía y náutica*, facilitaron el estudio de la ciencia que entonces propiamente renacia, (2) y dieron estímulo á otras plumas no menos adiestradas en semejante literatura para seguir las huellas de tan hábil maestro. Guerrero de Torres en su *Escuela náutica:* Rivera Marquez en su *Continente americano* y tambien en su *Directorio marítimo:* Clariana y Gualbes en su *Resúmen náutico:* Moreno y Zabala en la *Práctica de la navegacion:* Cabrera Bueno en su *Navegacion especulativa y práctica*: García Sevillano en el *Nuevo régimen de la navegacion:* Gonzalez de Ureña en su *Delineacion sobre longitudes y causas de las crecientes y menguantes del mar*: el presbítero Sanchez Reciente en el *Tratado de navegacion teórica y práctica*, que sirvió de pauta como el de Cedillo en el colegio de San Telmo, y finalmente, don Antonio Alcalá en su *Instruccion náutica* y mas que todo en los tres libros de geometría que aun se conservan mss. en el archivo de la secretaria de Marina, dieron favorable impulso á todas las ciencias de este ramo, así en lo respectivo á observaciones astronómicas, como en todo lo concerniente á la hidrografia, geografía, matemáticas, construccion naval, táctica y maniobras (3).

Pero todos los trabajos mencionados, por mas que sean de un aprecio nada vulgar en el catálogo de las producciones marítimas, quedan completamente eclipsados ante los mas sublimes con que se hicieron alto renombre en el mundo científico, el primer marqués de la Victoria y los ya citados don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa.

El primero consagrado toda su vida al adelantamiento de nuestra Marina, ya en el sosiego burocrático de los importantes cargos que egerció en su larga carrera, ó bien al rumor de las olas ó entre el humo de los combates, consignó en preciosos volúmenes cuanto de mas importante alcanzó su discurso, que era mucho, para mejorar la institucion en que servia con tanta gloria.

En primer lugar y tomando por modelo al P. Pablo Hoste, jesuita francés cuyo *Art des armées navales ó traitée des evolutions,* dejó bien poco que enmendar á los escritores sucesivos, aplicó á la Marina española sus teorías, con adiciones superiores que en cierto modo hicieron

(1) Navarrete. *Historia de la Naútica.*

(2) Imprimiéronse los dos primeros tratados en Sevilla, uno en 1717 y otro en 1718 dedicados al Excmo. Sr. D. José Patiño y el tercero en Cádiz en 1745 tambien con dedicatoria al marques de la Ensenada.

(3) El primero de dichos tratados se conserva inédito en el archivo de Marina: todos los demas hasta el libro de Sanchez Reciente circulan impresos, y de todos tengo á la vista el ejemplar respectivo.

nueva la obra. Alentado por los merecidos elogios que recibió de los que leyeron su precioso manuscrito, y empapado en los sublimes cálculos de Renau, Huygens, los hermanos Bernoully, honor de la Suiza, y del aleman Leynitz, trabajó sin perder tiempo en dos libros separados la *Teórica* y *Práctica de la maniobra;* resaltando en el primero por su abundancia y precision una idea de generales definiciones de álgebra, estática, hidrostática y mecánica, y en el segundo todas las necesarias para comprender las mas bajas particularidades tocantes á los movimientos, maniobra, aparejos, útiles y condiciones locales y materiales de un navío de guerra. Mas adelante escribió su *Capitan de navío instruido* con la aplicacion de todas las ciencias físico matemáticas, que entonces se conocian en el pilotage, y algunas teorías respecto al mando militar de los buques, y en un quinto volúmen se estendió largamente sobre los principios de la construccion naval, apuntando infinitas mejoras que mas adelante practicaron por invencion propia sucesivos ingenieros, á quienes la arquitectura de navío debe todas las ventajas que desde luego se hubieran introducido por ingenio de Navarro, á no haber quedado inéditos y aun olvidados largo tiempo, sus concienzudos y apreciabilísimos trabajos (1).

Todavía algunos años andados continuó con afanosa aplicacion un *Diccionario marítimo* que tenia de tiempos atrás comenzado, y en el de 1742 escribió su *Geografía nueva,* donde alcanzando mas allá de los humanos talentos, abandonó la exactitud de las ciencias exactas para remontarse con notable acierto á la esfera superior de las profecías justificadas. (2) Todas las obras anteriores no obstaron, sin embargo, para que durante el largo período de veinte y mas años se ocupára en las mas importantes investigaciones históricas, ordenando en un libro todas las que durante sus espediciones habia practicado en los monumentos antiguos con que tanto le brindaron los resíduos de la antigua Italia. En dicho libro á que dió fin por los años 1756, segun nota consignada en el mismo por la ilustre mano que lo compuso, delineó con esmerada exactitud todos los géneros de embarcaciones que se conocieron en los mares desde las naves longas de los fenicios, hasta el navío de sus tiempos, siempre con útiles reflexiones y notables enmiendas para la perfeccion de la arquitectura naval que se deseaba (3). Finalmente, y como complemento de todos sus trabajos, inventó el moderno sistema de señales que sirve para la fácil comunicacion, segura y pronta de una ó mas escuadras á la vista, por el método sencillo de las banderas numeradas con valores acordados, el cual usó por primera vez la escuadra espa–

(1) Algunos de los citados originales he visto con religioso respeto conservados en nuestro depósito hidrográfico. De los que no he podido alcanzar á las manos he tomado exactas noticias en la instancia que el mismo Navarro dirigió á la Academia Española para formar parte de sus individuos, como lo logró por unanimidad para honra de las letras.

(2) *Aunque nosotros somos dueños de la mayor parte de la isla de Santo Domingo* (dice Navarro en su citada obra) *la mas poblada, cultivada y que tiene mejores puertos es la parte que poseen los franceses que á la fin se harán algun dia dueños de toda la isla, cuya posesion há muchos años que ha sido solicitada, y en cediéndola no hay que hacer caso del comercio de las Indias. Por esta isla se conquistaron, y por ella se perderán.* La historia ha corroborado el pensamiento profundo del filósofo por el tratado de 1795 y el reconocimiento de la independencia americana en nuestros tiempos.

(3) Depósito hidrográfico de Madrid. *Un tomo de láminas en folio.*

ñola que bajo las órdenes del ilustre Navarro fué conductora desde Nápoles á España del rey don Carlos III, y posteriormente han aceptado para honra y aplauso universal de la nuestra, todas las naciones marítimas de ambos hemisferios (1).

Don Jorge Juan, á quien aficionados y entusiastas escritores nacionales han apellidado *Neptuno español*, *Eolo regulador de los vientos y Dios de la Marina* (2), á par que le llamaban el sábio español los estrangeros (3), despues de haber publicado con don Antonio de Ulloa la *Relacion histórica del viaje á la América Meridional para medir algunos grados de meridiano terrestre y venir por ellos en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas*, que dieron harta luz á los anteriores conocimientos de dichas ciencias, tambien se apresuró á metodizar el estudio de la navegacion en el colegio de guardias-marinas que á su direccion se puso con sumo acierto, escribiendo al efecto un compendio de dicho estudio tan completo como convenia, y mas conveniente que todos los que hasta entonces se habian publicado. A su invitacion los demás maestros del colegio dieron á los discípulos respectivos sus lecciones ordenadas en forma de tratados, de que resultó el de *Aritmética* de Godin, el de *Geometría y trigonometría rectilínea* de Tofiño, y el de *Artillería* de Rovira: con los cuales quedaron metodizados desde entonces los estudios elementales de la academia en que mas adelante bebieron la ciencia marítima tantos y tan aprovechados oficiales como los Alavas, Cisneros, Galianos, Gravinas y Churrucas (4).

Mas no á tan estrechos límites se redugeron los especiales talentos del ilustre marino y sábio matemático. La série de viajes que hizo durante un período de mas de veinte años, le facilitó el conocimiento práctico de todo lo concerniente á la Marina en sus diferentes atributos: y el afan con que aprovechó las horas de reposo le perfeccionó en los estudios mas clásicos de las ciencias exactas, que á los cálculos sublimes de la navegacion se prestan. Emulo aventajado de Eulero y Marc-Larin, resolvió con decisiva autoridad los problemas mas complicados y difíciles que en las ciencias maritimas se agitaban, y aprovechado comentador de Pitot mejoró sus tablas en disposicion de eclipsarlas y hacerse árbitro de la absoluta resolucion en todas las cuestiones matemáticas. Práctico en la construccion, adiestrado en la maniobra, superior en el álgebra y la geometría, muy versado en mecánica é hidrostática, y gran conocedor, en fin, de la náutica en todas sus aplicaciones, dió á conocer las mejoras de que era susceptible la arquitectura naval en su nueva construccion que llamó *española*, é inmediatamente, sobre las vigilias de catorce años, dió al mundo científico su *Exámen marítimo teórico práctico, ó sea tratado de mecánica aplicada á la construccion y manejo de los navíos*.

(1) Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*
(2) Ferret. *Causas de la decadencia de la Marina Española.*
(3) Navarrete. *En sus Opúsculos.*
(4) Todos ellos comenzaron su carrera por la clase de guardias-marinas; el primero sentó plaza en 1766; el segundo en 1770; el tercero en 1771; el cuarto en 1775 y en 1776 el último. Archivo de Marina. *Hojas de servicios.*

Volúmenes enteros serian necesarios para elogiar cual se debe obra tan clásica y nueva en su género, de que hicieron numerosas ediciones los ingleses, grandes aplicaciones los franceses, y muy profundos comentarios algunos autores españoles: pero como su bondad no cabe en los estrechos límites de mi comprension, me contentaré con indicar que por ella se corrigieron inveterados errores en la geometría, elevándola á mas útiles y seguros cálculos, y que en los usos y figuras de los buques, así como en sus conveniencias locales, empleó las mas seguras ecuaciones para determinar los centros del volúmen, de la gravedad y el metacentro. Las resistencias, los momentos, las fuerzas y las velocidades, el timon, los remos, las velas y los palos; las inclinaciones y los ángulos, todo fué considerado por el hábil marino con profundo criterio: todo subordinado á las reglas precisas de la geometría, y todo oportunamente dado á luz para reclamar en su favor los nuevos sistemas de la construccion que al mundo marítimo espusieron inmediatamente como de propia cosecha los ingenieros franceses (1).

Tales y tan portentosos fueron los resultados que obtuvo la Marina española en los diversos ramos que abraza, por necesaria consecuencia de las mejoras que introdujo en la administracion del Estado con su cólega Carvajal y Lancaster, el célebre marqués de la Ensenada. Si atendemos con especial cuidado al rápido aumento y al escaso tiempo en que se verificaron dichas mejoras, cuando por las inmeditadas providencias de una política destructora, ó por los precipitados trabajos de una marcha exigente y mal entendida acabábamos de salir de una nulidad absoluta, ninguna duda puede detener al pensamiento en la seguridad de que algunos años mas hubieran bastado para consolidar la obra que sobre tan sólidos fundamentos se estaba edificando. No carecian de defectos ni los cimientos ni la fábrica; porque Ensenada no era una deidad infalible, ó porque la época le permitia apenas avanzar tanto como su imaginacion le aconsejaba; pero al cabo la esperiencia le hubiera marcado para su enmienda los vicios que mas tarde se corrigieron, y las circunstancias hubieran llegado naturalmente para que él introdugese en la pública organizacion del reino, ciertas mejoras que sus predecesores inauguraron. Sin duda quedaba mas que hacer que lo que se habia hecho para afirmar en los mares nuestro poder naciente, y hacer respetar con el pabellon español nuestra preponderancia política en todas las naciones del mundo; pero fijando la consideracion en la longitud inmensa de los pasos que se dieron hasta entonces, no hay duda que los resultados se entreveian harto despejados en el porvenir, y que por ellos nuestra grandeza hubiera sido innegable tanto como indestructible.

Pero ¿convenian, acaso, semejantes efectos á las potencias marítimas que asombradas nos contemplaban? La Inglaterra por su parte pudiera ver indiferente el estado creciente de nuestra poblacion y el

(1) Con arreglo á las profundas teorías del *Exámen Marítimo*, y á las que retuvo del quinto volúmen de Navarro, que tuvo ocasion de leer para comunicarlas á su patria el vicealmirante francés marqués de Antin, vino á España el sistema de construccion naval francesa que tanto mejoró la marina de todas las naciones. (Vargas Ponce: *Vida de Navarro.)*

desarrollo de nuestra agricultura, el aumento de nuestras artes, y el impulso de nuestro comercio; porque al cabo todo ello en sus principios no podia avanzar mas allá de lo naturalmente justo, y escasamente llenar nuestras propias necesidades. Pero cuando por una bien calculada y previsora política vió que volvian á poblarse nuestras costas, que la navegacion de cabotage se multiplicaba, y que en ella se adiestraba una multitud de marineros inteligentes que con el tiempo pudiera disputar á los orgullosos britanos el imperio de su elemento, torció la inaccion de la sorpresa á la actividad de la intriga, y por la caida de Ensenada que tan hábilmente dispuso, pronto fué fácil á su representante en Madrid escribir desde la corte de Castilla: *ya no se construirán mas navíos en España* (1).

Con efecto: la entrada del bailio don Julian de Arriaga en el ministerio de Marina, ó mejor, la influencia que ganó repentinamente la diplomacia inglesa sobre nuestra política, paralizó todas las obras que en pró de la monarquía se habian planteado, y á nuestros recientes astilleros permitió apenas el aprovechamiento de las maderas y demás útiles acopiados para la construccion de bastimentos. En 1755 todavía se fabricaron algunos pocos navíos en los tres arsenales de España; pero desde 1756 hasta el reinado de Cárlos III disminuyó siempre el impulso de las construcciones, y las que aun se hicieron no las consideraban nuestros rivales mas que como el pasto con que se habian de nutrir las agresiones que proyectaban con muy positivas ventajas.

Patiño habia abolido el sistema de flotas tan ruinoso y opuesto al desarrollo de la contratacion española con nuestras Indias occidentales; y comprendiendo Ensenada las ventajas del nuevo sistema, supo desarrollarlo de una manera portentosa. Apenas tomó posesion de la cartera de Marina, el infausto Arriaga, reprodujo el absurdo de los pasados tiempos, sin respeto á las ventajas obtenidas ni á las tradiciones conservadas (2). Semejante agresion se hizo sentir inmediatamente en nuestros puertos: la concurrencia de los buques con bandera nacional disminuyó sensiblemente, y el comercio de cabotage comenzó á decaer tanto que ya fué imposible su rehabilitacion durante algunos años; no obstante la aprobacion que dió á la nueva compañía que se formó en Barcelona para sostener el comercio de Ultramar, contratando en los puertos de Santo Domingo, Puerto-Rico, Margarita, Honduras y otros del Nuevo Continente (3).

El abandono en que cayó inmediatamente el ramo de Marina, y la ninguna proteccion que se prestó á las gentes mareantes, dió valor á los administradores subalternos de la hacienda perteneciente al ramo, para

(1) «Los grandes proyectos de Ensenada sobre la marina, (escribia á su gobierno el embajador inglés Keenne despues de formado el nuevo ministerio español en 1754) se han desvanecido. *No se construirán mas navios;* y sé que sin embargo de la economía que resulta de la gran disminucion de empleados en este ramo, Valparaiso (ministro de Hacienda) aun está descontento de las demandas de fondos que le hace Arriaga (ministro de Marina.) La economia del conde de Valparaiso, debe detener, segun creo, los trabajos marítimos que nunca han tenido ni tendrán otro objeto que perjudicar á la Gran Bretaña.» (Navarrete. *Vida del marqués de la Ensenada.*)

(2) *Coleccion de cédulas.* mss.

(3) *Coleccion diplomática de Barcelona.* ms.

introducir con inmorales tendencias la desorganizacion, de que es siempre precursor el despilfarro. Las provisiones y aprestos se desatendieron en los arsenales, y la actividad y el trabajo con que se sustentaban millares de familias desaparecieron completamente. El abierto sistema de registros habia dado á conocer las ventajas que pudieran sacar las gentes emprendedoras, avecindándose en las posesiones del Nuevo Continente: y aunque para estorbar la emigracion se reproducian con frecuencia los edictos contra *polizones* (1), la falta de trabajo dió aliento á la osadía, y con el favor de la inmoralidad administrativa siempre fué fácil á la corrupcion facilitar sus deseos á los descontentos. Los buques salian llenos de marineros con harto mayor número del que las faenas de abordo necesitaban; pero el regreso siempre lo hacian con una tercera parte menos de su indispensable tripulacion, con lo cual se robaba á la poblacion de nuestras costas la savia que tanto necesitaban para adquirir la lozanía y el vigor indispensables á su fomento y desarrollo.

Tambien por consecuencia del abandono se introdujo el egoismo en las especulaciones marítimas, y las universidades de los puertos con sus gravosas exigencias, justamente abolidas por el marqués de la Ensenada, retrageron á los armadores particulares del comercio costanero, y lo mismo que los hombres, dieron en emigrar los bastimentos á las posesiones del Nuevo-Mundo. A veces por evitar los justos preceptos de la ley en España, y no pudiendo permanecer armados en América, se desarbolaban los barcos mercantes en los puertos de aquellas regiones con pretesto de carenarlos ó recorrer inventadas averías: resultando muchas veces que entre la inaccion y la *broma* se destruian los vasos mejor construidos, y sus dueños tenian que dedicarse allende del mar á otras especulaciones que de su primitiva profesion no fuesen (2).

Ya se deja conocer que semejantes vicios, torpemente sostenidos por una política subyugada á estraños influjos, habian de afectar á la matrícula de una manera harto sensible, puesto que faltando la concurrencia del comercio en nuestros puertos con la libertad que en los tiempos de Ensenada habia adquirido, y hallándose además harto castigados con arbitrarios impuestos los beneficios de la pesca, el personal se retrajo de una vida sin lucro, y las listas de matriculados se resintieron progresivamente, segun debia suceder por la ley natural de las cosas. Además: las ordenanzas en sus principios contuvieron defectos capitales, como todo sistema que de nuevo se plantea; defectos que la mas refinada observacion hubiera destruido segun se fueran notando. Entre otros se imponia la matrícula á todo el que en ella ingresase con la obligacion de servir al Estado desde los catorce años de edad hasta los sesenta (3) sin esencion alguna, á no ser la de inutilidad corporal patente y justificada; los matriculados se dividian en cuatro trozos ó cuadrillas que

(1) *Polizones:* Llamábanse aquellos que se embarcaban y pasaban á Indias fuera de registro. Se espidió contra ellos una cédula en 1737, otra mas apremiante por causa de la mayor emigracion con fecha 18 de junio de 1758, y otras dos muy posteriores por los años de 1785 y 1790. *Archivo de Indias en Sevilla. Legajos de la Casa de la contratacion de Indias.*

(2) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*

(3) *Ordenanzas generales de la Armada. Trat.* 10 *de matrículas.*

alternaban en los retenes para acudir á cualquier servicio repentino de guerra ó espedicion marítima, al llamamiento de los intendentes ó comisarios respectivos, no pudiendo en el tiempo convenido para cada campaña, ausentarse del puerto de su residencia, siquiera fuese por momentos, individuo alguno que á él perteneciese.

Semejantes obligaciones, de suyo tan onerosas por no estar equilibradas con las positivas ventajas del comercio y de la pesca, puesto que ambos lucros desaparecian visiblemente, retrajeron á los marineros no matriculados de entrar en el libre egercicio de la profesion de sus mayores; y aquellos menos dóciles que ya no podian retraerse del compromiso que habian contraido, ó se refugiaron á las posesiones del Nuevo Mundo donde la ley les alcanzaba escasamente pálida y desfigurada, ó se desertaban y vagaban escondidos de puerto en puerto, concurriendo de incógnito á ganar un jornal mezquino, ó por no atravesar constantemente el peligro de ser reconocidos y castigados con humillantes y groseras penas, emigraban gustosos á emplear sus brazos y su actividad en los puertos estrangeros, frecuentemente en los de Francia, donde eran acogidos y recompensados con notables muestras de aprecio (1).

Ni se concretaron los ruinosos desmanes á las autoridades subalternas, para que la gente de mar se apartase á todo trance de la profesion que entonces era mas castigada entre las que constituian el Estado. El ministro del ramo si no tenia disposiciones para sostener aventajadamente el que á su cargo se pusiera por medio de una administracion metodizada y económica, tampoco respetaba las leyes de la equidad lo bastante para halagar á sus subordinados y hacerles perseverar en el oficio para que habian nacido: antes por el contrario, ageno á todos los principios de razonable justicia, sus acuerdos fueron ó inmeditados ó parciales en sumo grado, y con ellos se precipitó la decadencia visible que en la Marina española se estaba verificando.

Algunos marineros, al llegarles el turno de su obligatoria campaña, fueron embarcados para hacerla en ciertos buques destinados al Nuevo Continente; y como las circunstancias no permitiesen su relevo en el tiempo oportuno, conforme las ordenanzas lo prescribian, sus servicios se estendieron á cinco años consecutivos. Al regresar á España solicitaron con justicia que el esceso de tiempo se les tuviera en cuenta para no volver á la mar en tanto que sus compañeros no completasen iguales campañas que las que ellos habian hecho; pero con mengua de todas las leyes de la equidad, el bailio dió por viciosa la solicitud desestimándola, y aquellos infelices volvieron á entrar en suerte para embarcarse de nuevo, cuando tocó el servicio otra vez á la cuadrilla de que formaban parte (2). Si á tales trabajos se agrega la falta de religiosidad que comenzó á observarse por entonces en los pagos de la marineria, así como la desatencion ó el olvido en que cayeron las demás necesidades del ramo, introduciendo la paralizacion en las obras comenzadas y la

(1) Arnould. *Sistema Marítimo.*—Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*
(2) Ferrel. *Causas de la decadencia de la Marina española.*

desorganizadora inmoralidad en los almacenes de repuestos (1), no será estraño que cuando nos declaró la guerra la Gran Bretaña en el año de 1761, la Marina que tanto impulso y tan grande aumento habia recibido en los tiempos de la anterior administracion, apenas pudiera poner en campaña la mitad de sus fuerzas (2); y que en el armamento general que tuvo lugar nueve años despues, en el de 1770, tampoco pudiera tripular mas que doce navíos de línea, no obstante el mayor número de los que permanecian en los arsenales desarmados é inactivos por falta de gente y aprestos con que salir á la guerra (3).

La que nos declaró en dicho año de 1761 la Inglaterra, no hay duda que fué harto motivada, por mas que escritores nacionales apasionados trataran con laudable patriotismo de desvirtuar las verdaderas causas por que la promovió el nuevo rey Cárlos III. Al sentarse en el sólio de su hermano halló tres cuestiones pendientes con la Gran Bretaña, todas ellas relativas á nuestra Marina, y por lo tanto de muy difícil resolucion, tratándose con una potencia que miraba tan celosa nuestros adelantos en dicho ramo. Consistian aquellas nada menos que en la devolucion de algunas presas hechas en ocasiones de guerra por los corsarios britanos: en la pesca que en otros tiempos hacian nuestros marineros en el banco de Terranova, y á la cual habiamos renunciado por el tratado de Utrech en 1713, y en los abusos que mas allá del Atlántico se cometian en el corte y beneficio del palo de Campeche. Desgraciadamente la Inglaterra podia responder con sobrada razon contra nuestros intereses, como lo hizo, sin faltar á la buena armonía que reinaba entre ambos gabinetes; y entonces el nuevo rey de España que conservaba en pié pasados agravios en Nápoles recibidos de súbditos britanos, y que á la vez, por escesivo amor á su familia, no podia resistir á la tentacion de favorecer al rey de Francia Luis XV en las contiendas que contra la Inglaterra sustentaba, entró en negociaciones para firmar aquel famoso pacto de que siempre habia huido su predecesor y hermano. Mas no lo hizo con tanta reserva que al cabo dejara de apercibirse la negociacion entre la diplomacia, y entonces fué cuando á la nacion mas enemiga del acrecentamiento marítimo de la nuestra le fué fácil abrir la puerta á las hostilidades que deseaba (4).

El gobierno inglés, en sus cálculos de esclusiva política, habia decretado la destruccion de nuestra Marina, cuyos elementos viera crecer con asombro; y no contentándose con la paralizacion absoluta que habia infundido en todos los ramos de la administracion, procuró á su vez despojarnos de una parte de nuestras posesiones ultramarinas, y destruir á la par los buques recientemente construidos en nuestros nacientes arsenales. Declarada la guerra en 1761 á nuestro pabellon, numerosas

(1) Sesma. *Memoria sobre los diferentes estados de la Marina española.*
(2) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*
(3) Sesma. *Memoria sobre la Marina española.*
(4) A la esquisita investigacion que ha hecho en cuantos archivos y bibliotecas pudieron ilustrarle en sus trabajos sobre la historia de Cárlos III que está escribiendo, mi querido amigo el señor don Antonio Ferrer del Rio, actual bibliotecario del Ministerio de Instruccion pública, autor de muy apreciables obras de historia, y recientemente premiado por unanimidad en el último certámen de la Academia Española, debo la seguridad con que espongo el juicio de las causas verdaderas que dieron lugar á la guerra de que se trata.

flotillas de corsarios cruzaron nuestros mares, al propio tiempo que potentes escuadras acometian nuestros puertos: y así como dos años de guerra bastaron para destruir completamente la escasa navegacion comercial que nos quedaba, alimentada por la compañía de Barcelona, tambien fueron mas que suficientes para privarnos de nueve navios de línea y otros buques menores, que desarbolados nos tomaron los ingleses con la plaza de la Habana, así como se apoderaron de Manila, Panzacola, la Florida y otras posesiones no menos importantes (1).

Por fortuna la prevision del nuevo monarca comprendió, bien pronto arrepentido, que escasamente en las tribulaciones de la guerra podria ni aun echar los cimientos al reinado glorioso que meditaba, no menos brillante, pero mas positivamente ventajoso que el de Carlos I; y á trueque de algunas concesiones harto onerosas para nuestro comercio, se establecieron con su beneplácito los preliminares de la paz, firmada en París definitivamente cuando del año 62 se habia comenzado el mes de noviembre (2).

Sin duda que fueron harto destructoras, económicamente consideradas, las condiciones que allí aceptamos; pero sin ellas la ruina total de nuestra Marina de guerra hubiera sido infalible, como lo estaba siendo la nulidad absoluta en que cayera nuestro comercio. Por otra parte; apoderados los enemigos de la Habana, llave importantísima del golfo de Méjico y no menos conveniente para la fácil comunicacion de nuestras restantes posesiones, no hay duda que era inminente el peligro que estas corrian, y por cierto que su conservacion no pudiera considerarse por nosotros de la propia manera que la tan ruinosa de Flandes ó Italia en los siglos anteriores. Así pues, el gobierno español se apresuró á firmar el tratado de paz que le devolvia, con las plazas asiáticas, el puerto de la Habana; cediendo por él toda la Florida y cuantos establecimientos poseiamos en la América septentrional al Este y Sud-Oeste del Misisipí (3). Tambien por los capítulos del mismo tratado respectivos á la Francia, tuvimos que renunciar á la pesca del bacalao en el banco de Terranova, no obstante los derechos adquiridos por nuestra concurrencia allí en los dos siglos anteriores; y como si estas ventajas no halagasen bastante al orgulloso britano que semejantes leyes imponia, aun tuvimos que permitirle en nuestras posesiones ultramarinas el corte y esportacion del cuestionado palo de Campeche (4).

Se puede asegurar que allí comenzó la nacion española á sacrificar á la Francia su bienestar y sus intereses por las relaciones de amistad y parentesco que unian á los respectivos monarcas, bien que de mas atras date la ingratitud de nuestros vecinos y frecuentemente aliados, que con indisculpables abandonos habian correspondido, y continuaron correspondiendo al genio belicoso y leal de los españoles (5).

(1) *Compendio histórico de la Marina*, ms. Lo debo á la amistad del entendido escritor Don Nicolás Magan que tuvo la bondad de ofrecérmelo con algunos documentos muy importantes.

(2) Coleccion diplomática. *Tratado de París*, entre España, Francia é Inglaterra, acordado á 3 de noviembre de 1762 y contenido en catorce capítulos.

(3) Idem, idem. *Capítulo 1.º y 2.º*

(4) Idem, idem. *Espíritu de todo el Tratado.*

(5) Como he dicho, aquella guerra, harto prevista ya por los ingleses, no se rompió

Tan pronto como se acabaron las hostilidades entre las potencias marítimas de Europa, y el gobernalle de la nacion española fué empuñado por la mano del nuevo rey, con detenido exámen de las causas fundamentales de su decadencia y los recursos para el remedio, el que de una provincia insignificante habia construido un brillante reino en Italia, creyó harto fácil volver el esplendor y preponderancia de otros tiempos á la mas poderosa nacion que Europa tuvo en los primeros años del siglo décimo sesto.

La marinería continuaba desertándose de nuestras costas en grande abundancia: otro rey para precaver semejante desacato á las leyes vigentes hubiera impuesto rigurosos castigos; pero Cárlos III que estudiaba los tiempos y las cosas, se apercibió contra las tendencias de algunos rigoristas, y en tres años consecutivos dió tres indultos (1), mientras perfeccionaba con la esperiencia las observaciones de sus premeditadas teorías.

Estaba altamente persuadido que era la primera obligacion de un

sin embargo, sino por los oficios del monarca español en favor de la Francia; mas á pesar de que en ella escasa justicia nos asistia, nuestros predecesores la sostuvieron con tanto valor é hidalguia, como manifestaron constancia para continuarla cuando, sin saberse de público, tocaba á su término. En prueba de lo dicho no puedo resistir al deseo de insertar aquí la esposicion que al señor D. Carlos III elevó la nobleza de Aragon, Valencia, Murcia, Cataluña y Mallorca, para dar nuevo impulso á la guerra: que bien merece en este lugar una prueba de justa estimacion la respetable clase que tan espontánea se ofreció al mas sublime sacrificio. «Señor: La nobleza de vuestros reinos de la Corona de Aragon suplica á V. M. confie á su celo la defensa de sus costas. No nos parece demasiada presuncion desafiar á toda la potencia inglesa, que con escritos públicos injuriosos y picantes tiene la osadía de ultrajar á los valerosos habitadores de la España. Si una larga paz y una *guerra débil y de poca duracion* (de 1737 á 1748) han impedido por algun tiempo á la nobleza española dar realce al valor de sus mayores, bien conocido en el antiguo y nuevo mundo y bien fatal á aquellos mismos ingleses que ahora la quieren insultar, se verá en la guerra presente que su fuego marcial no está apagado *y que siempre conserva los mismos sentimientos de que no es grande aquel que no ha merecido este título con acciones ilustres en defensa de su patria.* Por esto, Señor, todos se abrasan y arden en vivos deseos de buscar esta gloria, y para este efecto suplicamos á V. M. acepte la mitad de nuestras fuerzas para llevar la guerra al pais de los enemigos, en lugar de esperarla en nuestras casas, bastándonos la otra mitad para alejarla de nuestras plazas, si tiene la temeridad de acercarse á ellas. Nos es indiferente el lugar que V. M. quiera señalarnos, lo mismo que el clima en donde se digne aprovechar de nuestros servicios, *y por lo que toca al sueldo absolutamente lo renunciamos.* Las gentes que no aspiran á otra cosa que á lograr un derecho incontrastable á la dignidad de hombres ilustres, no buscan galardon ni recompensa, sino la ocasion para poder manifestar su valor y su amor á la patria. Los enemigos de V. M. reconocerán que la España es un bajel sostenido contra toda la fuerza de las tempestades por dos áncoras invencibles á saber: la religion y las costumbres. Así como los romanos en otro tiempo recibieron la paz de nuestros antecesores, no la conceda V. M. sino con la victoria en las manos.

Ved aquí señor el momento mas favorable para ensalzar, bajo vuestros gloriosos auspicios, la fama de la nacion, humillando á la Gran Bretaña que locamente aspira á la ruina de la Europa. Como no tiene otras miras que el comercio, ó por mejor decir una ganancia sórdida, hace la guerra, sin amarla, contra gente guerrera que no conoce violencia alguna, y si amor á su rey y á la patria. Acaso se acabará el oro y faltará el dinero en Lóndres como acaeció á los Cartagineses; pero la virtud, la constancia y el valor, no faltarán entre nosotros, como no faltaron en la antigua Roma. Vuestros enemigos, señor, se arruinarán á sí mismos por la violencia de los esfuerzos que les costará librarse de nosotros...» El rey aceptó la espontánea representacion de tan distinguida nobleza; pero mas atento á las ventajas de la paz que á la gloria de una guerra cuyos resultados funestos no los hubiera podido cambiar, en las circunstancias de entonces, el patriotismo mas ardiente, se resignó á las condiciones que le impuso la preponderancia británica, justificando su proceder en aquella carta celebre, donde por conclusion escribia al marqués de Grimaldi, su plenipotenciario: *Mas quiero ceder de mi decoro que ver padecer á mis pueblos, pues no seré menos honrado siendo padre tierno de mis hijos.* (Beccatini: *Vida de Cárlos III.*)

(1) Archivo general de Simancas. *Legajos de Marina del siglo XVIII.*

monarca dar á la nacion que rige todo el valor que por sus condiciones le esté asignado, y echaba mucho de menos en los fundamentos de su nueva monarquía. Teniamos en España muchas leguas de páramos incultos, y despobladas provincias enteras, por consecuencia de las espulsiones que el fanatismo en otros tiempos habia aconsejado. Los capitales se centralizaban, con mengua de la poblacion, en muy escaso número de propietarios, y de estos lo eran en superior categoría los monasterios de órdenes religiosas, por la exagerada influencia que sobre las conciencias ejercian en momentos muy solemnes.

Las ventajas obtenidas durante el ministerio de Ensenada se fueron perdiendo paulatinamente por las malas disposiciones administrativas de sus sucesores, por la guerra sostenida últimamente contra la Gran Bretaña, y por la falta del tiempo que requieren las innovaciones radicales antes de aclimatarse en un terreno lleno de vicios. Para proveer con tino al remedio de tamaños males levantó la tasa que pesaba sobre la agricultura, permitiendo el rompimiento de los terrenos baldíos (1): dió nuevo impulso con módicos aranceles á la fabricacion y al comercio (2): abrió las puertas de la circulacion al tráfico, dando un paso avanzado con el que permitió libre y sin trabas á nuestras islas de barlovento (3), y dispuso las inteligencias á la cultura que mas tarde habia de ayudarle en la reforma radical de muy añejos abusos.

Los monasterios absorvian una parte muy considerable de la pública riqueza, no tan solo por las rentas que por medios reprobados se apropiaban, sino tambien porque aleccionando á los indolentes en el modo de abstenerse de todo trabajo corporal, tanto crecia el número de sus religiosos, cuanto la poblacion se disminuia por la falta de matrimonios. Cárlos III consideró este como el mayor entre todos los males que aniquilaban su monarquía, precisamente por las dificultades que su remedio presentaba; pero dispuesto á destruir el cancer que lo ilimentaba, aprovechó la primera ocasion favorable que se presentó á sus intenciones, y con los cargos de la opinion pública le fué harto fácil concurrir muy directamente á la estincion total de los jesuitas, que eran como la piedra angular del edificio monástico, por estar á su cuidado la educacion de los hijos del pueblo.

Dado semejante paso en favor de la poblacion, obtuvo de la Santa Sede un breve por el que se le autorizaba á tomar de las rentas eclesiásticas nada menos que las dos terceras partes, con propósito, dice el acuerdo pontificio, de invertirlas en la sustentacion de casas de beneficencia para asilo de los pobres (4); así como, siempre constante en el sistema de amenguar los abusos del brazo eclesiástico, haciendo públicas las infracciones para justificar sus procederes, espidiera un edicto prohibiendo á la inquisicion que se mezclase en las faltas comunes, como de largos tiempos lo hacia, concretando las atribucio-

(1) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*

(2) Florez Estrada. *Exámen imparcial de las disensiones de las Américas con la España.*

(3) Coleccion diplomática. *Real decreto de* 16 *de octubre de* 1765.

(4) Beccatini. *Vida de Cárlos III.*

nes del terrible tribunal únicamente á los casos de heregía (1).

No hay duda que si á semejantes medidas hubiera seguido la supresion absoluta de la inquisicion, como tal vez eran los deseos del monarca, y trás de ella la completa estincion de las órdenes monacales, el aumento progresivo de la poblacion hubiera sido harto mas rápido de lo que fué en aquel glorioso reinado, y quizá un sistema mas regular que el que modernamente se ha empleado en la adjudicacion de los cuantiosos bienes de los conventos, hubiera dado á la agricultura una fuerza tal como bastára para desarrollarla completamente en todos sus ramos, para aumento de la poblacion y de la industria, y desenvolvimiento progresivo del comercio. Pero el fanatismo no desarraigado aun de una época que salia de las tinieblas, y el clamoreo incesante de un confesor astuto, todavía tuvieron bastante fuerza para atajar las reformas en la mitad de su carrera; y el gran rey, arrollado por las teorías de la antigua escuela, no tuvo fuerzas bastantes para contrariar las preocupaciones vulgares, y al cabo se vió detenido en la via de las reformas y privado del mejor consejero que á sus inclinaciones convenia (2).

Con todo: los pasos dados hasta allí se hicieron sentir por todos los ángulos de la Península, siempre seguidos de leyes benéficas y disposiciones de trascendencias colosales. Entre las mas notables, y que mas caracterizan el impulso independiente del gobierno en aquella época, debe señalarse el sistema adoptado para la poblacion de Sierra Morena; porque hallándose desierto todo el terreno que en su jurisdiccion se comprende por los decretos de espulsion de los monarcas austriacos, el gobierno de Cárlos III no vaciló un momento en convidar para su poblacion y cultura á gentes estrangeras de distintos paises y variadas leyes, no obstante el peligro que en mengua de la religion pudiera suponerse por las gentes sencillas y timoratas (3). Inmediatamente, y bajo leyes protectoras y franquicias estimulantes, abrió las puertas de sus reinos á los artífices y manufactureros de otras naciones, que en la nuestra quisieron naturalizarse, y por este medio benéfico y el sistema de obras públicas adoptado en toda España para ocupacion honrada de pobres y jornaleros, se vió crecer la aficion al trabajo, se facilitaron al tráfico cómodas vias abriendo nuevos caminos y canales, y se beneficiaron en pró de la riqueza general las condiciones halagüeñas de nuestro territorio (4).

(1) Se espidió semejante órden por la intervencion del tribunal en un caso de vigamia que un soldado inválido habia cometido; el rey estrajo al reo del poder de una jurisdicion incompetente, y circuló para en lo sucesivo la cédula mencionada.—Beccatini. *Vida de Cárlos III.*

(2) El Sr. D. Ricardo Wall, que siendo ministro de Estado, dió pábulo á todas las reformas que el rey intentó contra la preponderancia del brazo eclesiástico; pero cuando vió que se hizo caso de conciencia en Cárlos III el paso mas avanzado de su sábia y provechosa política, contra los abusos de la Inquisicion, se apartó voluntariamente de los negocios so pretesto de indisposiciones fingidas, con harto sentimiento de la magestad, que identificada con los grandes proyectos de su ministro, y no pudiendo autorizarlos, sintió grandemente su separacion, y en muestra de singular aprecio le colmó de envidiables honores. Tambien debo mucha luz en este juicio á mi citado amigo el señor don Antonio Ferrer del Rio.

(3) Archivo general de Simancas. *Negociado de Estado del siglo XVIII.*

(4) *Discurso sobre el fomento de la industria popular.* Este tratado de que poseo un egemplar impreso, parece que fué mandado publicar con aprobacion y por órden del Consejo,

Contribuyeron grandemente al fomento de la agricultura y á la propagacion de la industria las tendencias humanitarias y estudios prácticos de las *Sociedades económicas de Amigos del Pais*, por entonces fundadas bajo los auspicios de Cárlos III (1), puesto que á sus desvelos se debió la multiplicacion en nuestros terrenos de aquellos efectos que mas directamente interesaban al desarrollo de la pública prosperidad y al acrecentamiento de las fabricaciones nacientes. Los linos y cáñamos tomaron un incremento estraordinario: las moreras se cultivaron con especial predileccion en beneficio de la seda, y en breve tiempo la nacion española se sintió capaz de proveer con ventaja á todas sus necesidades.

Entre tanto no se descuidaba el gobierno en facilitar á la navegacion el impulso que requeria para sostener en buen estado un cuerpo de Marina respetable. El decreto de libre circulacion con las islas de Barlovento, que abria tambien al tráfico varios puertos de nuestra Península, no era mas que un ensayo de la absoluta libertad que se estaba preparando; ensayo cuyos primeros rendimientos acreditaron muy suficientemente las ventajas que del sistema en mayor escala desenvuelto habian de sacarse. Pero las circunstancias no se prestaron favorables tan pronto como el gobierno deseaba, y á pesar de las reales intenciones, la libre circulacion se difirió algunos años, en tanto que sus bases no estuvieron harto seguras. Además, y por una inconcebible reminiscencia de las erróneas administraciones pasadas, ó por creer tal vez que así nuestro comercio de cabotage progresaria con mayor impulso, se permitió el tráfico en nuestras costas á buques estrangeros (2); de suerte que las ventajas obtenidas de una parte en la carrera de Indias, y los productos rendidos por la mas ámplia circulacion, no bastaron á impedir la decadencia de la matrícula que durante algunos años siguió disminuyendo visiblemente (3).

Sin embargo, la construccion naval crecia en todos conceptos, tanto en los astilleros del gobierno cuanto en los particulares, facilitando sus mejores ventajas no solamente el sistema adoptado entonces de la construccion llamada *francesa*, que en su mayor parte fué debida á los entendidos Navarro y don Jorge Juan, (4) pero tambien al impulso que con la propagacion de la siembra del cáñamo, verificada en nuestras provincias, recibieron las fábricas de jarcías y lonas. Las materias resinosas tambien se esplotaron en beneficio de los indispensables betunes (5): se establecieron fundiciones de planchas de cobre para forro de los buques, sustituyendo con ellas el de plomo que hasta entonces habian usado (6): se mejoraron los fuegos en los navíos de guerra, acomodando algunos cañones sobre la toldilla, y variando convenientemente los calibres hasta entonces usados, merced á las ventajas obteni-

y despues hecho recoger por influencias perniciosas, en virtud de algunas verdades que en su letra y espíritu se contienen contra la indolente inaccion de las órdenes monacales.

(1) *Acta de la Sociedad Vascongada.*
(2) Coleccion diplomática. *Real decreto de 16 de octubre de 1765.*
(3) Ferret. *Decadencia de la Marina española.*
(4) Vargas Ponce. *Vida de D. Juan José Navarro.*
(5) Sesma. *Memoria sobre los diferentes estados de la Marina española.*
(6) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*

das por la administracion real de las fábricas de Liérganes y la Cabada (1), y finalmente, alcanzaron hasta cierto punto las marinas españolas de guerra y mercante una perfeccion tal, que no era fácil superarla en ninguna otra potencia.

Para llegar á semejante estado ya se echa de ver que obrarian en gran manera los reglamentos especiales del cuerpo general de la Armada: como que sin ellos obra fuera imposible alcanzar ningun género de ventajas en la constitucion marítima del reino. Con efecto; para sustentar las que se trataban de introducir en la construccion naval se creó el cuerpo de *Ingenieros de Marina* por los años de 1770 (2): y como se tocasen algunos inconvenientes en la parte administrativa de los arsenales, por mas que la reforma no se hiciese con todo el tino que á tan principal asunto correspondia, aparecieron sucesivamente los códigos ú ordenanzas de 1772 y 1776, por los que se enmendaron algunos abusos, y se regularizaron ciertos métodos, no siempre ventajosos al mas pronto servicio y mejor conservacion de los efectos almacenados.

Pero aun despues de tan asíduos trabajos y especiales acuerdos no podian los resultados concurrir de una manera cabal á los deseos del monarca; porque buscando su gobierno el establecimiento de una Marina militar grande y potente, con fundamentos poderosos, no podia obtenerlo antes de arrancar los abusos de la piratería africana. Ensenada que aleccionó en la materia á los ministros sucesivos, bien fuese porque las circunstancias de su época no le permitiesen la adopcion de mejores vías, ó porque á su penetracion no alcanzase la posibilidad de un convenio recíproco entre los españoles y las tríbus salvages de la otra costa del Mediterráneo, juzgó oportuno el armamento de jabeques en corso para perseguir y castigar á los piratas, lo cual, bien entendido, no era otra cosa que un sistema de guerra permanente, harto oneroso á las poblaciones marítimas, y nada conveniente al desarrollo y seguridad del comercio.

Cárlos III, por el contrario, se convenció pronto de que la paz es la mayor riqueza de las naciones: y aunque bien diferente de su hermano y predecesor en el trono de España, no llevó á cabo la conveniente neutralidad en las cuestiones que otras potencias ventilaban con las armas, sus rencores contra la Inglaterra por fundados motivos de pasados ultrages cuando ceñía la corona de Nápoles, en nada se rozaban con las regencias berberiscas que tan pertinaces nos trabajaban. Por consiguiente las propuso la paz en distintas ocasiones para facilitar el libre tráfico á los súbditos de ambas potencias; pero aquellos se negaron frecuentemente á todo pacto que tuviese por fundamento la suspension de hostilidades, y por lo tanto en el gabinete español se acordó el envío de sucesivas y respetables espediciones contra las costas de Africa (3).

La mas considerable tuvo lugar contra la plaza de Argel por los años de 1775; y aunque sus aprestos y grandes recursos de guerra no correspondieron á los deseos del monarca, por la precipitacion y sobra-

(1) Estados de la Real Armada. *Memorias en varios Apéndices.*
(2) Idem. *El correspondiente al año de* 1828.
(3) Beccatini. *Vida de Carlos III.*

do ardimiento de algunos gefes inconsiderados, no hay duda que los piratas comenzaron á temblar por su seguridad, y que á semejante paso se debieron los pactos ajustados conforme se apetecian por nuestro gobierno, con todos los que habitan en la otra costa del Mediterráneo (1). De todos modos no fuera perdida aquella espedicion para los adelantos y buena fama de la Marina española, aun cuando los infieles consiguieran sobre nuestras armas mayores ventajas de las que obtuvieron; porque, no solo en el reembarque las oportunas evoluciones de nuestros buques facilitaron la salvacion de numerosos individuos (2), sino que allí por primera vez se ensayó el uso de las *lanchas cañoneras*, invencion propia y esclusiva de nuestra Marina, la cual, perfeccionada en lo sucesivo y aumentada poderosamente, dió á las fuerzas sutiles de todas las naciones un agente de gran valor y no menos seguridad para los costeos, desembarcos, defensas de puertos y otras operaciones arriesgadas y muy precisas de la guerra (3).

Un año despues tambien la Marina real de España, sobre las aguas del Nuevo Continente, hizo ventajoso alarde de los progresos que en su organizacion y fuerzas se habian introducido, cuando los portugueses, instigados por nuestra constante rival, osaron disputarnos algunos territorios sobre la colonia del Sacramento. La escuadra del marqués de casa Tilly y el ejército de desembarco del general Cevallos impusieron el órden á los que mal aconsejados lo alteraran, privándoles de la Colonia en cuestion y de la isla de Santa Catalina, con lo cual el portugués suplicó la paz, y las fuerzas españolas regresaron triunfantes, habiendo asegurado nuestros establecimientos con creces que en América y en Africa se adjudicaron á la corona de Cárlos III.

Siguiose á la paz ajustada y á las ventajas obtenidas el famoso decreto de 12 de octubre de 1778, por el cual se abrieron todos los puertos de alguna consideracion al libre comercio entre España y las Indias de Occidente. Sevilla, Cádiz, Málaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijon y la Coruña, en la Península; Palma en las islas Baleares, y Santa Cruz de Tenerife en las Canarias. San Juan de Puerto Rico; Santo Domingo y Monte Cristi en la isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad, Batabanó y la Habana en la de Cuba: las dos de Margarita y Trinidad: Campeche en la provincia de Yucatan: el golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa en el reino de Goatemala: Cartagena, Santa Marta, Rio de la Hacha, Portovelo y Chagre en el de Santa Fé y Tierra Firme; Montevideo y Buenos Ayres en el rio de la Plata: Valparaiso y la Concepcion en el de Chile, y los de Arica, Callao y

(1) En el tomo tercero del *Album del Ejército* he publicado un escrito anónimo, pero coetáneo, de aquella espedicion donde tan mal tratadas salieron nuestras armas, y en él se manifiestan las causas del descalabro y las pérdidas positivas que en el ejército tuvimos. Respecto á la Marina, ningun cargo resulta en dicho papel que sin duda se estrajo por los franceses del archivo general de Simancas, cuando la invasion de 1808, y debí á la amistad de don Benito Ibarra, comerciante de la mencionada villa, donde se conserva el citado archivo.

(2) Archivo general de Simancas. *Negociado de guerra del siglo XVIII, espedicion contra Argel en 1775.*

(3) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*

Guayaquil en el reino del Perú y costas de la mar del Sur, todos participaron de la régia bondad que en el libre tráfico de tantas poblaciones adivinó, con justa prevision, el desarrollo de la propiedad general y el aumento progresivo de los tesoros del reino (1).

Sobre la apertura de tantos y tan ventajosos puertos en todos los mares de la dominacion española, se concedieron grandes franquicias á la esportacion é importacion de frutos y géneros coloniales y estrangeros, libertando muchos artículos de todo tributo, y reduciendo otros al insignificante adeudo de uno y medio por ciento: suprimiéronse tambien todas las cargas y tributos que pesaban sobre la navegacion mercantil, tales como las de toneladas, almirantazgo, almojarifazgo, etc. y para estimular á la fabricacion de buques en los astilleros nacionales, no solo se prohibió el tráfico de estrangeros con carga española en nuestros dominios, sino que se marcaron premios y se concedieron esenciones á los que construyeran bastimentos, con proporcion al número de sus toneladas (2).

Escaso tiempo bastó para que nuestro poder marítimo tomára un aspecto sobradamente respetable entre las naciones del antiguo Continente. Ya no era España aquella potencia exánime que estaba próxima á exhalar el último aliento con el último de sus monarcas austriacos, sino el restablecido enfermo que vigorizado y limpio de sus pasados achaques, se vé curado de raiz y restituido al estado primitivo de la robustez natural del hombre. Tenia espíritu propio en sus inmensos recursos: su poblacion se aumentaba cada dia en una proporcion estraordinaria; la vida de sus campiñas y talleres rebosaba por la boca de sus puertos, y estos desde el cabo de Creux hasta el desagüe del Vidasoa, remedaban espesísimos bosques de levantados mástiles, donde únicamente tremolaba la bandera española.

Tan grande inauguracion de la brillante época preparada á nuestra Marina se hizo pública en todos los mares conocidos: y sin duda alguna hubiera sostenido nuestra preponderancia naval durante largos años, si los acontecimientos posteriores no concurrieran á impedir, con su influencia natural, el desarrollo de nuestros poderosos recursos en semejante ramo. Pero las circunstancias de entonces ligadas á resentimientos y rivalidades de gran bulto, no eran muy favorables para concurrir al sostenimiento de la paz que entonces mas que nunca necesitábamos tener con todas las naciones del globo; y si por una parte la política del gabinete francés nos inclinaba á una alianza fatal contra la Inglaterra, el pendon de los leopardos no vacilaba en acometer marcadas agresiones contra el naciente comercio español donde quiera que hallaba nuestros buques mercantes.

Declarada, pues, la guerra á la nacion inglesa con motivo de la rebelion de sus colonias, cuya independencia incautos protegimos para sembrar iguales derechos en las nuestras, con notable torpeza que habia de dar amargos frutos, entramos en campaña con la respetable fuerza de sesenta y siete navíos de línea y cuarenta y siete fragatas de gran

(1) *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España á Indias.*
(2) Idem idem.

porte (1); pero para tripular convenientemente escuadras de tanto respeto en un pais cuyo desarrollo se comenzaba entonces, ya se deja suponer cuantos trabajos tendrian que pasarse. El ministro de Marina, marqués Gonzalez de Castejon espidió un decreto en marzo de 1779, suspendiendo cuantos derechos asistian á la navegacion mercante, puesto que en él se mandaba embarcar al servicio de la Marina de guerra toda la gente de las matrículas sin turno, sorteo, ni esenciones (2). Es verdad que la Inglaterra, fiel á sus principios de agresion, llenó de corsarios todos los mares de Europa, y que por lo tanto era harto difícil la libre circulacion á nuestro comercio en semejante elemento. Pero no es menos cierto que al calor de las numerosas escuadras de la continental alianza, los buques españoles, teniendo la necesaria tripulacion, hubieran podido continuar la contratacion con Indias, y que aun el comercio de cabotage sufrió gravísimos males que sin el mencionado decreto hubieran podido evitarse.

Con todo: en aquella guerra ya nuestras fuerzas navales dieron muestras de vida propia; puesto que no solo se enseñorearon del canal de la Mancha, novedad que de muchos años no se habia visto, apresando muchos buques y entre ellos un navío de guerra, sino que á los generales españoles cupo en eleccion acordada tomar, en ocasiones muy especiales, el mando de las escuadras reunidas de distintas potencias. Los mismos franceses, que tan inferiores nos suponen por boca de historiadores parciales, obedecieron en mas de una ocasion las señales que marcaban en los topes las banderas y gallardetes españoles; y la Inglaterra al recobrar los equipages del gran convoy interceptado por el inteligente general de la Marina española D. Luis de Córdoba, no pudieron menos de rendir el debido tributo al brillante estado de nuestros buques y tripulaciones, así como al decoro y generosidad con que fueron tratados los prisioneros ingleses hasta el momento de su cange (3).

Los laureles que durante aquella lucha alcanzaron los hijos de Albion sobre el indómito elemento fueron dignos de marinos tan ilustres. Solos comenzaron la guerra contra sus colonias; y aunque al terminarla en 1783 combatian á la vez con todo el poder marítimo del globo, su actividad, su pericia y su valor fueron tan superiores como cumplia á los que se mecen constantes sobre el turbulento lecho de las tempestades. Previsores en las consecuencias de la campaña: resueltos en las operaciones: firmes en el combate: grandes en el triunfo y sobre todo con una habilidad superior en las maniobras, supieron dominar á sus enemigos frecuentemente y sacar de la necesidad las ventajas mas considerables. Pero esto no obstó para que se quedára la Gran Bretaña sin el

(1) Montero. *Memoria histórica al Estado Mayor.*
(2) *Coleccion diplomática ms. en el Depósito hidrográfico.*
(3) El desgraciado Luis XVI, que ya ocupaba entonces el trono de Francia, tributó al mencionado general Córdoba las mas espresivas muestras de su alta consideracion y particular afecto: entre otros presentes le regaló para el tabaco una caja de oro guarnecida de brillantes, en cuya tapa se leian primorosamente cinceladas las siguientes palabras: *Luis á Luis.* Grande debia ser el mérito del súbdito español á quien todo un monarca poderoso se igualaba, descendiendo del sólio ó elevando á la régia altura el propio nombre que á los dos personages cuadraba, como si el rey francés pretendiera engalanarse con la gloria correspondiente al nombre del general de la Marina española.

dominio esclusivo de sus colonias, cuya independencia tuvo que reconocer al cabo de una lucha desesperada, y que en las paces ajustadas con nuestra corte perdiera grandemente de sus ventajas anteriores.

La isla de Menorca volvió á ingresar en los dominios de España, así como las dos Floridas; se destruyeron todos los establecimientos ingleses de la costa de Honduras, bien que se les siguió permitiendo, con restricciones, el corte y acopio del palo de Campeche (1); y aunque se les devolvió otra porcion de conquistas que en el Nuevo Mundo les habian hecho nuestras armas, no hay duda que mientras duró el estruendo de la guerra, nuestras fuerzas navales, á vueltas del desdichado imprevisto suceso del cabo de Santa Maria, que tuvo lugar en 16 de enero de 1780, pelearon con ventajas que hasta entonces no habian reconocido en ellas las naciones enemigas.

Las constantes presas é incesante persecucion que ejerciera Barceló en el Mediterráneo: la actividad desplegada en el Océano por Lángara, que obtuvo en la mayor desdicha su mejor aureola como hombre de guerra (2); la prontitud y oportunidad con que se presentó en los mares de América la escuadra que dió á su general el título de marques del Socorro; las proezas egecutadas por el intrépido Galvez en el Nuevo Continente, y hasta el atrevido propósito, llevado á cabo con superior espíritu, de las baterías flotantes, fueron destellos asombrosos que iluminaban el desarrollo de nuestra potencia marítima en el último tercio del siglo pasado.

Asentada la paz sobre las mas brillantes condiciones que de largos tiempos habiamos obtenido, volviéronse las miras del gobierno al fomento de nuestra poblacion, á la mejora de nuestras leyes y usos, y al desenvolvimiento de nuestras riquezas. El decreto de libertad de comercio, que por consecuencia de la guerra no habia rendido inmediatamente todo el lucro que habia de producir al pais, ejerció desde entonces en nuestras condiciones toda la influencia que le era propia; y la colonizacion de los páramos, la abolicion de la piratería, las restricciones puestas á la ambicion monástica y el estímulo dado al trabajo manufacturero, ayudaron grandemente los deseos del gobierno, que con una asiduidad estremada se desvelaba por el bien de la monarquía.

Vueltos á la marina mercante los brazos que se le habian robado para el servicio de la guerra, otra vez los astilleros se poblaron de maestranzas, y los mares de la carrera comercial se vieron cuajados de buques de todos portes. El nuevo ministro del ramo don Antonio Valdés, mas que el anterior inteligente en las cosas puestas á su cargo, mejoró algunas leyes que necesitaban de reforma: fijó nuevos reglamentos para el régimen interior de la Marina; y dando calor á la potencia naval, perfeccionó los establecimientos científicos de los arsenales:

(1) Tratado de paz ajustado con España en Versalles, á 20 de enero de 1783, entre los respectivos plenipotenciarios Alleyne, Fitzhervert y el conde de Aranda.

(2) Fué la brillante defensa del Fénix que montaba el general español en dicho combate, y no se rindió á los cuatro navíos enemigos que le cañoneaban con furioso encono, hasta verse completamente desarbolado, con la mayor parte de la tripulacion muerta ó herida, y fuera de combate, por causa de un balazo, su insigne comandante el mencionado general Lángara.

dotó convenientemente las escuelas de pilotos, que se sostuvieran hasta entonces de derechos abolidos por el decreto de 1778: hizo construir nuevas gradas para poner quillas y ejecutar carenes, y acopió tantas maderas, lonas, jarcias y metales para la construccion de nuevos buques, que en el apogeo de nuestra Marina militar, y antes de abandonar la silla del ministerio el digno general en 1795, precisamente cuando acabábamos de sostener contra los franceses una guerra corta pero sangrienta, contábamos sesenta y seis navios de línea, cincuenta y dos fragatas, diez corbetas, diez y seis urcas, nueve javeques, cuarenta y tres bergantines, cinco paquebots, siete balandras, diez goletas, cuatro galeras (en desuso), dos galeotas, y setenta y siete entre lanchas cañoneras, bombardas y otras embarcaciones de escaso porte: es decir, el respetable número de trescientos once buques de guerra (1), con un personal de cuarenta mil entre oficiales de guerra, de cuenta y razon, de mar, de maestranza y soldados, sin incluir, por supuesto, los marineros (2).

Semejantes progresos sin duda deberian estar en relacion con los que hacia la marina mercante, pues no se concibe como la exhausta nacion de los tiempos de Cárlos II podria sustentar tan numerosas atenciones en los tiempos bonancibles del siguiente Cárlos, sin que toda la máquina hubiera sufrido dentro del propio siglo muy profundas reformas.

Con efecto, la entrada de los Borbones en España habia cambiado completamente la faz de la monarquía. Nuestra poblacion que por los años de 1700 apenas subia á siete millones de almas, en la mitad del siglo contaba ya sobre nueve millones; y cuando el mismo estaba espirando en 1798 arrojó de sí el estado de la poblacion nada menos que doce millones nueve mil ochocientas setenta y nueve (3). A tan grande aumento en tan escaso período se sigue naturalmente igual proporcion en los rendimientos y contribuciones ordinarias: y aunque en todo caso el resultado no podia llenar las desproporcionadas necesidades que á la par existian, comparando las épocas con sus respectivos productos, el impulso recibido por el comercio con las Indias fué mas que bastante para cubrir el déficit que dichas rentas dejáran en las atenciones públicas.

En el primer año de la libertad de comercio, por ejemplo, valieron las mercancías españolas que se condujeron al Nuevo Continente, sobre veinte y ocho millones de reales, que unidos á cuarenta y seis millones y medio, valor de las mercancias estrangeras, tambien salidas de puertos españoles, componen un total de setenta y cinco millones proximamente que circularon entre nuestro comercio, fuera de cuatro millones que importaron, por consiguiente y conforme á aranceles, los derechos adeudados al público Tesoro. Las importaciones de América á España montaron sobre setenta y cuatro millones y medio, y sus derechos á la Hacienda real fueron cerca de tres millones, de suerte que la contratacion en el primer año del tráfico libre con el Nuevo-Mundo rindió á la corona sie-

(1) Montero. *Memoria al Estado Mayor.*
(2) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.—Estados generales de la Armada.*
(3) Florez Estrada. *Exámen imparcial de las disensiones de la América con la España.*

te millones que no se habian obtenido en los tres años anteriores. Pasada la guerra y vuelta al comercio la seguridad consiguiente, subió á cuatrocientos diez y ocho millones el valor de lo esportado á Ultramar en 1784, y á mil y trescientos millones lo que de allá trajeron nuestros buques mercantes, con lo que obtuvo el fisco una entrada de sesenta y ocho millones de reales por via de derechos, y la política de Cárlos III la mas grata recompensa que pudiera esperar de sus benéficos acuerdos (1).

Creciendo en proporcion la marina mercante vió flotar una inmensa cantidad de buques salidos de sus gradas y astilleros: como que no contándose en todas las playas de España mas de quinientos vasos de todos portes en 1778, al comenzar la guerra contra la república francesa quince años despues habia mas de mil pertenecientes solo al comercio de Cataluña, y en la misma época se contaban cien buques matriculados en el puerto de Cádiz, donde algunos años antes del famoso decreto apenas existian para servicio del comercio treinta navieros (2).

Si la Europa hubiera continuado algunos años mas en el estado político que habia tenido durante todo el siglo, ó si la diplomacia española, por la muerte de Cárlos III, no se hubiera mostrado tan debilmente relajada en las mas altas cuestiones que inmediatamente se ventilaron con las armas por todos los confines del Continente, no hay duda que el poder marítimo de la nacion española se hubiera sostenido por largo tiempo, porque algunos años de tranquilidad y bonanza en el ventajoso estado que tenia fueran bastantes para consolidarlo. Pero la fatalidad habia tocado el resorte del desacierto en las disposiciones del gobierno de Cárlos IV: y sino fué un error imperdonable la paz de Basilea, donde se comenzó el cumplimiento de la profecia sublime del marques de la Victoria (3), con la cesion que hicimos á los franceses de la parte que aun teniamos en la isla de Santo Domingo, no hay duda que las condiciones allí pactadas, comprometiéndonos en una guerra inevitable con la mas temible rival de nuestra Marina, deben considerarse como el verdadero fundamento de todas las calamidades que desde entonces cayeron sobre la nacion española (4).

(1) Florez Estrada. *Exámen imparcial de las disensiones de la América con la España.*
(2) Idem. *Idem idem.*
(3) Navarro. *Geografia nueva.*
(4) No puedo estar acorde con lo que dice el señor Marliani en su *Vindicacion de la Marina Española*, páginas 42 y 43, respecto á las causas que provocaron la guerra declarada á la Gran Bretaña por el impolítico tratado de San Ildefonso; porque si en verdad aquellas pudieran haberse transigido decorosamente sin el estruendo de los cañones, en virtud de la posicion neutral que nos convenia entre la Francia y la Inglaterra, no hay duda que existian muy graves para exigir por ellas formales esplicaciones. Ni el convenio de San Lorenzo el Real, relativo á navegacion y pesca, ni el acordado en Whitehall tres años despues, sobre los sucesos de Nootka, ni menos la fraternidad fingida durante la guerra del 93 al 95, nos salvaron de las repetidas agresiones con que la diplomacia inglesa quiso recuperar las ventajas de que la habiamos privado en los pactos anteriores. Ya durante la citada guerra, y cuando las nuestras operaban unidas á sus escuadras, los generales españoles habian esperimentado de parte de los ingleses cierta reserva en sus negociaciones y empresas, que no pudo menos de inspirarles muy justa desconfianza. En el momento mas crítico de la primera campaña el almirante inglés Hood faltó á las leyes de la buena alianza, tratando con menos decoro del que cumplia á las fuerzas navales de España, tomando por sí providencias de las que una amistad sincera y equitativa politica no empeñan sin consulta; poniéndolas en ejecucion sin dar cuenta de ellas á dignos aliados, y comprometiendo á estos

Tras de un año muy corto de agitado reposo llegó el tratado de San Ildefonso, y con él, por consiguiente, la lucha marítima en que nos comprometimos con la Gran Bretaña, paralizándose por consiguiente nuestro comercio, y pribando al Tesoro de los necesarios recursos del Nuevo-Mundo, al par que crecian las necesidades del erario por los dispendios de la guerra. Por esto, que produjo la desatencion en el pago de sus haberes á la marinería, y por los vicios de que aun adolecia nuestra legislacion mercantil, la matrícula volvió á disminuir visiblemente, porque la emigracion á las posesiones de Ultramar se multiplicó, y no fué inconsiderable el número de desertores (1); de suerte que en muy críticas y repetidas ocasiones costó gran trabajo tripular nuestros buques de guerra con una tercera parte menos de gente de la que cumplia á sus naturales necesidades, dando ocasion á que en los lances de la guerra con un enemigo inteligente y bien reforzado, por semejante debilidad llevaramos á veces la peor parte.

Para acudir al remedio de un mal tan grave, que estaba comprometiendo nuestra existencia marítima, se acordaron por el ministerio del ramo varias providencias que causaron con el tiempo todo el contrario efecto del que se deseaba. Se espidieron indultos á los prófugos y desertores: se ofrecieron tres onzas de oro por vía de enganche á los que

en la responsabilidad de talas é incendios que sin duda la nobleza de nuestros generales no hubiera jamás ordenado. En las negociaciones diplomáticas tambien el gobierno inglés tuvo en poco nuestra importancia política, desechando los planes que el gabinete español propuso en muy oportuna ocasion para abreviar la guerra sustentada con la Francia: y por lo que hace á insultos parciales y vedadas piraterías, pocas veces mas que entonces fueron atropelladas por los súbditos britanos las insignias españolas. La prometida restitucion del rico cargamento que habian tomado en el navío Santiago se negó rotundamente tan pronto como nos consideraron mas flacos: detuvieron los efectos navales que trasportaban á nuestros departamentos algunos buques holandeses: hicieron frecuentes arribadas en las costas de Chile y el Perú para especular con su contrabando y reconocer el pais, so pretesto de pescar en nuestros mares la ballena: ya terminada la guerra, hicieron alardes de fuerza contra nuestras posesiones de Santo Domingo: intentaron penetrar armados desde el rio Misouri por los estados de nuestra América Septentrional hasta la mar del Sur, y hasta llegaron á desembarcar sus tropas con bandera desplegada y tambor batiente en nuestra isla de la Trinidad de Barlovento. Y no se diga que semejantes insultos pudiera producirlos la distancia unida á la imprudente exagerada rivalidad de orgullosos capitanes, puesto que dentro de los dominios de Europa los estaba el gobierno inglés tolerando harto mayores. Varias fragatas de su Marina, con efecto, se propasaron á registrar algunos buques del comercio español que en conserva navegaban por el Mediterráneo, procedentes de Génova: y como en ellos encontráran á ciertos marineros ingleses que servian á sueldo en dichos buques, los estrageron contra su voluntad, sin respeto al pabellon ni consideracion á la buena fé de los tratos. Al propio tiempo, y cuando la paz no daba lugar á tener recelos de las armas britanas, algunos de sus corsarios persiguieron y atropellaron hasta dentro de las ensenadas de las costas de Cataluña, varias embarcaciones del pais, que como buena presa osaron conducir á sus puertos. La fragata Minerva fué detenida asimismo con ultrage de nuestra bandera, sin que pudiera libertarla de la injusticia del tribunal inglés la mas completa justificacion de su propiedad, procedencia y destino, al propio tiempo que dos bergantines con pabellon inglés cometieron insufribles violencias en las costas de Alicante y despues en las de Galicia. Finalmente, y como si nada valiera el supremo carácter que conforme á las leyes de la diplomacia y aun el derecho político de las naciones representaba en Londres el embajador español don Simon de Las Casas, no se tuvo reparo en aquella córte en decretar su arresto, con el pretesto frívolo de una deuda supuesta. Si todos los hechos consignados en la presente nota, cuyos comprobantes he examinado, no fueran bastantes para una declaracion de guerra, por consideracion á la neutralidad que nos convenia guardar en la gran cuestion que se ventilaba entonces, no hay duda que por ellos nos debia la Inglaterra muy altas esplicaciones y no pequeñas reparaciones; pero estaba de por medio el tratado de Basilea, y no era fácil que el gobierno inglés retrocediera en el camino de las agresiones, cuando todo su conato se dirigia á la declaracion consignada mas tarde en los pactos de San Ildefonso.

(1 Ferrel. *Causas de la decadencia de la Marina española.*

se asentasen voluntarios en las listas de la marinería, y con falsa conciencia y no muy acertado tino, se dijo en circular escrita, que en adelante se pagarian religiosamente á los hombres de mar sus sueldos y asignaciones (1). Pero como todavía tales promesas no bastasen á cubrir las necesidades de nuestros buques, y en mas de una ocasion tuvieran el valor y la inteligencia que suplir la falta de brazos hasta en los lances de la guerra, los ofrecimientos se multiplicaron con mengua de la buena fé que jamás los vió cumplidos, y los incautos que creyeron en la circular de 13 de julio de 1799, no tardaron en verse burlados por la que algunos meses despues los incorporó al servicio de la guerra (2).

No mas desde entonces volvió á levantarse de su comenzada decadencia la Marina española, que, atacada por el mal en su base, no tuvo ocasion de volver la cara al remedio por causa de los sucesos que inmediata y sucesivamente se fueron complicando. Las pérdidas naturales de la guerra, las bajas contínuas que la edad causaba, la falta absoluta de recursos en que la nacion llegó á verse para cubrir sus atenciones metálicas, y la fatiga y el trabajo, multiplicados en mayor escala para pesar sobre una parte la menos entendida, pero la mas necesaria en las maniobras de abordo, hicieron del oficio de marinero un estado aborrecible por precario é indigente, y la desercion, creciendo siempre, en especial cuando los azares de la campaña tenian en la inaccion á nuestros buques de guerra, hubiera dado por consecuencia la completa nulidad de la Marina española, si el levantado espíritu de sus debilitados fragmentos no la hicieran insensible á tan superiores desgracias.

Ni algunas providencias benéficas tuvieron suficiente poder para contener su marcada ruina. El gobierno que veia desaparecer las matrículas supuso, harto razonable, que no podria sostenerse sin grandes alicientes una institucion cuya base era la esclavitud perpétua; y para mejorar la condicion moral de nuestros marcantes, rebajó á quince años el compromiso de la matrícula, sin amenguar ninguna de sus libertades en lo de la pesca y el comercio (3). Si á esta disposicion, que la ley natural reclamaba de largos tiempos, hubiera acompañado alguna reforma ventajosa en el órden administrativo del ramo, sin duda los efectos se hubieran hecho sentir con acrecentamiento de las gentes maniobreras; pero á ella no salió unido ningun decreto económico de los que tanta falta estaban haciendo para nivelar las atenciones de la milicia naval, y el número de los oficiales y empleados de todas las clases y categorías que esta sostenia en 1802, cuando apenas contábamos cuarenta navíos de línea, era igual al que sustentaba la nacion en 1796 en

(1) *Coleccion diplomática* ms. Diciembre de 1798.

(2) La primera prometia que no serian enviados á campaña los jóvenes que se matriculasen hasta tener cumplidos de edad diez y ocho años: pero la segunda, de 28 de octubre del propio año, mandó que todos los matriculados entrasen á tripular los buques de guerra, sin escusa ni esencion de ningun género; de suerte que hasta quedaron sin el correspondiente equipage algunos mercantes armados en corso. (Coleccion diplomática. *Disposiciones de Marina.*)

(3) Ordenanza de matrículas espedida en el año de 1802.

que nuestras armadas habian llegado á su mayor apogeo (1).

Aniquilado el comercio por las guerras y mermadas las fuentes de nuestra riqueza, fácil es adivinar, por semejante absurdo sistema, á cuantas privaciones quedaban espuestas todas las clases de la Marina. Coincidió, sin embargo, el decreto de la apetecida rebaja en los años de la matrícula con las paces acordadas en Amiens, donde se dió respiro á la terrible guerra que sustentaron nuestras escuadras durante el largo periodo de seis años. Tan ventajosa oportunidad sin duda hubiera producido muy benéficos resultados á la necesaria rehabilitacion de la Marina española; pero como si una mano de hierro hubiera sellado la decadencia progresiva de aquella parte principal de nuestra pasada grandeza, una peste desoladora se cebó con terribles destrozos en las costas marítimas, y hasta algunas leguas tierra adentro, y el ramo de marineros mas directamente acometido del contagio en nuestros puertos de Levante y Sur, se redujo á un estado insignificante, del que muy tarde y con dificultad pudiera reponerse.

Tal era, pues, el estado verdadero en que se hallaban los primeros resortes de la debilitada máquina de nuestra Marina, cuando nos sorprendió la segunda guerra naval que sustentamos en el presente siglo, y de la cual fué inmediata consecuencia el desastre glorioso que en Trafalgar sepultó á las fuerzas españolas cabe la tumba de los héroes.

Sin embargo: lo mismo en los vuelos de su prosperidad que en la historia de su decadencia, la Marina española ha consignado su existencia muy ventajosamente en cuantas operaciones tomó parte, bien fuese en el terreno de las ciencias ó bien en el fragor de los combates. Ni la falta de marinería, ni las desatenciones de que se vió rodeada durante el reinado de Cárlos IV, ni tampoco las medidas impolíticas y descontentadoras que se tomaron contra la fé de los acuerdos y en mengua de los compromisos creados, pudieron enfriar la investigacion de los descubridores, ni el trabajo de los hombres científicos, ni el valor de la gente de guerra, ni la constancia de aquellos honrados marineros que perseveraron en el pesado y no lucrativo servicio de nuestras escuadras.

Desde que ciñera la corona de España el benéfico Cárlos III, siempre que el estruendo de la artillería tuvo que dar su voto en las cuestiones de la diplomacia, nuestros buques de guerra sustentaron con honra y valor la fama bien adquirida de sus mas esforzados capitanes.

Mas tarde, cuando ya regia los destinos de nuestra patria el indolente Cárlos IV, pelearon tambien nuestros bageles con todo el valor, la pericia y el decoro que cumplia al pabellon que en ellos se ostentaba. Tolon y Rosas sintieron en mas de una ocasion los efectos de las escuadras españolas, cuando por rencor á los procederes de la revolucion francesa, nuestros marinos y los britános unidos en impermanente amistad, llevaron la guerra al territorio de la naciente república; pero si en los lances de la pelea firmes y valerosos supieron disparar sus andanadas en tanto que respiraron, cuando al ruido de los cañones sus-

(1) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*

tituyeron los ayes de la desgracia ó las malas pasiones de la rivalidad, ni las armas españolas se cebaron en verter sangre indefensa, ni las manos que con gloria las empuñaran hubieron de soltarlas en cambio de las teas incendiarias con que una torpe rivalidad abrió la puerta á los mas execrables procederes. Antes por el contrario: si algo hizo entonces la Marina española, fué esponer sus buques durante la retirada para recoger en ellos á los realistas franceses que huian de las iras republicanas, y dar en sacrificio algunos soldados y marineros para acudir generosa en pro de los mismos hombres que algunos años adelante habian de insultarnos (1).

Cambiadas por los nuevos pactos las alianzas, tampoco dejó de mostrarse digna del nombre español nuestra aun entonces sobresaliente Marina; y aunque alguna vez, como en la Trinidad de Barlovento, por la precipitada resolucion de un gefe sin consejo, se vieron forzados á dar al fuego su no rendida pujanza (2), ó como en el cabo de San Vicente, por rivalidades y menguados rencores, hubieron de admitir á su bordo enemigas tripulaciones (3), nos queda el consuelo de haber humillado el orgullo de los propios vencedores sucesiva é inmediatamente en la embocadura del puerto de Cádiz, sobre la playa de Santa Cruz de Tenerife, en las costas de Goatemala y en las de Galicia (4). Tam-

(1) «Los ingleses, desoyendo los lamentos de millares de personas que comprometidas contra los revolucionarios deseaban ponerse en salvo, se hicieron á la mar despues de incendiar el arsenal, único objeto que los habia movido á proteger a Tolon. En tan apurado lance, lejos de imitar nuestros buques el egemplo que los ingleses les ofrecian, se apresuraron por el contrario á enviar sus lanchas y botes en socorro de los infelices toloneses, y Apodaca tuvo la dulce satisfaccion de salvar á centenares de emigrados, muchos de ellos enfermos.....» *(Apuntes biográficos del Excmo. Sr. D. Juan Ruiz de Apodaca y Eliza, conde del Venadito.)* — «Tales fueron los distinguidos servicios de la Marina en Rosas, que merecieron carta de gracias del gobernador de la plaza don Domingo Izquierdo, del capitan general del ejército don José Urrutia y del mismo rey, con espresiones muy particulares, caracterizando de heróico el comportamiento de la Marina en aquel dilatado sitio, y que se publicasen en la *Gaceta de Madrid* de 27 de febrero de 1795.....» *(Idem idem.)*

(2) Atacada la isla por una escuadra inglesa de nueve navios, tres fragatas, cinco corbetas y cuarenta y un transportes, el gefe de escuadra don Sebastian Ruiz de Apodaca, que allí mandaba cuatro navíos españoles y una fragata, les puso fuego antes de combatir para que no fueran presa de los enemigos. El gobierno, al entender el suceso, decretó la privacion absoluta de su empleo al general Apodaca, y la supresion por cuatro años á los comandantes respectivos de los buques. *(Real órden de* 20 *de marzo de* 1801.)

(3) El combate naval del cabo de San Vicente, si no fué tan deshonroso como el incendio de la escuadra de la Trinidad, no por eso dejó de ser menos funesto. En él obró el desacuerdo entre el gefe principal de la escuadra y su segundo, y por lo tanto hubo escasa obediencia por parte de algunos subalternos. Con semejante ventaja los ingleses, aunque inferiores en fuerzas, nos superaron en la accion, puesto que batiendo en detall algunos navíos, les costó menos trabajo del que debiera el rendirlos. Arriaron bandera y por lo tanto fueron presa de los enemigos el *San José*, el *Salvador*, el *San Nicolás* y el *San Isidro*, todos ellos despues de pelear bizarramente. El *Pelayo*, montado por el intrépido don Cayetano Valdés, maniobró gallardamente hasta salvar al *Real Trinidad* que estaba á punto de rendirse. Tambien el *Príncipe de Asturias*, el *Mejicano*, el *San Pablo* y el *Soberano* dieron repetidas muestras de valor y pericia, y para acreditar el temple de nuestras armas perdimos en el combate sobre mil y quinientos hombres entre muertos y heridos, siendo de los primeros dos gefes de escuadra, tres brigadieres y un capitan de fragata. El gobierno mandó examinar en consejo de guerra la conducta de todos los gefes y comandantes en aquel lamentable suceso, y por consecuencia de la causa formada decretó la destitucion de los dos principales, teniente general don José de Córdoba, y el de igual clase conde Morales de los Rios, y varias suspensiones absolutas y temporales. *(Real órden de* 10 *de setiembre de* 1799.)

(4) Existen y he visto los antecedentes de todos los sucesos arriba indicados en las *Gacetas* respectivas de la época: en los partes comunicados al ministerio de la Guerra por los gefes militares de los puertos y plazas acometidas, y en varias relaciones impresas y manuscritas que entonces se circularon, y ahora ha puesto á mi disposicion el teniente coronel comandante de Estado Mayor don Juan Mortero.

poco olvidamos ni habrán olvidado los ingleses las operaciones de la escuadra española que, mandada por el marqués del Socorro, destruyó sus establecimientos en las ensenadas de Bull y Chateaux; arrasó las islas de San Pedro y Miguelon y privó al comercio britano de mas de cien bastimentos (1).

Hasta en los lances mas desdichados fueron sublimes los últimos rasgos de valor con que sellaron su bien cimentada fama las víctimas ilustres de nuestras torpes alianzas; y aunque egemplos heróicos de esta verdad hemos de ver consignados, para asombro de valientes, en la funesta jornada de Trafalgar que motiva este cuerpo de historia, todavia nos place el dolor de apuntar los preliminares gloriosos de tan sublime abnegacion que tuvieron lugar en la fatídica noche del 12 al 13 de julio de 1801.

Observados se hallaban en la rada de Algeciras por superiores fuerzas marítimas de la nacion inglesa tres navíos franceses y una fragata, que habiéndose salvado de un primer combate con inesperadas ventajas, aguardaban temerosos el segundo. Para evitarlo con oportunidad solicitó su gefe el contra-almirante Linois fuertes auxilios al departamento de Cádiz: y por la amistad que debiamos á tan finos aliados, el capitan general del departamento hizo darse al mar cinco navíos españoles y otra fragata al mando del teniente general don Juan Joaquin Moreno. Agregada á las fuerzas españolas otra division francesa de un navío, dos fragatas y un bergantin que por aquellos mares cruzaba, nada era mas fácil que el seguro tránsito de regreso al departamento con los buques que en Algeciras se guardaban. Diéronse pues á la vela al medio dia del 12 de julio con viento flojo y contrario; y por este y por empeños inconvenientes del auxiliado contra-almirante, se retardó la derrota tanto, que al anochecer aun bordeaban los buques sobre la altura de *Punta-Carnero*. Tomando desde allí con viento cerrado en popa el rumbo conveniente para desembocar al Océano, navegaban las fuerzas aliadas de suerte que los buques españoles cubrian la retaguardia en línea de batalla, reforzados nuestros navíos por el *San Antonio*, francés, que ocupaba en la mencionada línea por el costado de babor el segundo puesto: en la vanguardia marchaban los tres navíos tambien franceses sacados de Algeciras; en el centro iba solamente nuestra fragata Sabina, á la cual de órden superior se habia trasbordado el comandante en gefe de las fuerzas, teniente general don Juan Joaquin Moreno, y finalmente, por el costado de estribor, y á manera de avisos, seguian el rumbo de la escuadra los otros buques menores de nuestros aliados.

Siempre osadas, por la justa confianza de su mayor pericia marinera las fuerzas inglesas, que en Gibraltar esperaban la mas oportuna ocasion de acometer á los franceses dentro de la rada de Algeciras, se dieron al mar en el instante que las fuerzas combinadas lo habian hecho; y maniobrando fuera de la vista de estas, en tanto duró la luz del

(1) *Coleccion* ms. *de los sucesos mas notables de la Marina española en el siglo XVIII* que debo á la fina atencion del capitan de navío señor don Francisco de Paula Pavia.

dia 12, lograron situarse con ventaja tomando por retaguardia el barlovento á los navíos españoles que la formaban, cuando ya las sombras de la noche habian ocultado su presencia.

Así navegaron forzando de vela hasta que su almirante Saumarez creyó llegado el caso de poner en egecucion el arriesgado propósito que habia hecho; y entonces, dando sus instrucciones al capitan del *Soberbío*, el mas velero de sus cinco navíos, avanzó este á todo trapo hasta interpolarse con la retaguardia de los españoles, exactamente en medio de su centro, que lo formaban el *Real Cárlos* y el *San Hermenegildo*.

En tan crítica situacion, dando sus costados á los dos mencionados navíos, el *Soberbio* disparó por babor y estribor todas sus andanadas; pero inmediatamente y á fin de evitar la contestacion consiguiente de los buques ofendidos, por medio de una fuerte orzada se atravesó y fué á pelear con el navío *San Antonio,* francés, rindiéndolo con atrevida fortuna trás de muy escaso combate. Entre tanto los dos mas poderosos navíos de nuestra nacion que habian sufrido á la vez la descarga general del *Soberbio*, se contemplaron enemigos mútuamente; y tanto para ahorrar la confusion que la noche pudiera introducir entre los combatientes, cuanto por abreviar el plazo de la pelea, metieron el *San Hermenegildo* sobre babor y el *Real Cárlos* sobre estribor para llegar á un desesperado abordage. En el momento crítico de aferrarse ambos buques se conocieron; pero su desengaño llegó en el suceso demasiado tarde, porque habiéndose prendido fuego al segundo de ellos por los disparos anteriores, y comunicándose el incendio al primero en el acto de abordarse, todos los esfuerzos de ambas tripulaciones no bastaron á contener los progresos de las llamas, que al fin produgeron en ambos la mas espantosa voladura.

La antorcha sangrienta que iluminó repentinamente el mar de la catástrofe puso en evidencia la verdad del suceso á los asombrados ojos de las fuerzas aliadas; pero la precipitacion con que se reprodugeron todos los referidos accidentes, y el desconcierto que en los ánimos sembró tan inesperado combate, embargó las facultades del mando á los caudillos aliados, que no sabian quienes ni cuantos eran sus enemigos, y con el espíritu la accion á las gentes maniobreras (1).

Si tales hechos y tan desesperado valor no bastáran aun para justificar el nombre mal ultrajado de nuestra Marina, ocasiones mil en el suceso de Trafalgar vendrán á corroborar cuanto de sus marciales cualidades se ha dicho en todos tiempos hasta por émulos y estraños. Y si aun pesára como cargo la impericia que Mr. Thiers atribuye á los mas ilustres generales de la armada española, la decisiva opinion del gran capitan del siglo, sostenida por los mas elocuentes argumentos de la verdad en las ocasiones, acabará definitivamente con todo el crédito que haya merecido á los incautos el libro donde tales injurias se han estampado.

(1) Para la relacion compendiada que acabo de hacer he consultado algunos estractos sacados de varios periódicos y libros nacionales y estrangeros; pero mas particularmente me han servido los documentos que debo á la fina atencion del señor de Pavia.

Los que acometidos por superiores fuerzas en puertos desabrigados rechazaron á sus enemigos, causándoles graves daños y escarmientos segun llevo apuntado: aquellos que por una funesta equivocacion se cañonean y se abordan con heróico denuedo sin preguntarse el número de sus respectivos enemigos, y perecen entre las llamas con sublime abnegacion, no dan motivo ni pretesto á nadie para que de su esfuerzo se dude. Los que en lo mas encarnizado de la guerra cruzan los mares sin notables fuerzas, y venciendo las dificultades de los elementos se atreven á burlar la vigilancia y el crucero de numerosas escuadras enemigas para desempeñar científicas comisiones, ó llegar oportunamente al puerto de su destino, tampoco de imperitos debiera apostrofárseles.

Moreno en el Ferrol: Alaba en los mares de Asia: Mazarredo en Cádiz, y Gravina en Santo Domingo (1), dieron con notable esfuerzo sobradas pruebas de valor é inteligencia: y Galiano y Salcedo, burlando la vigilancia de los cruceros y evitando la caza que superiores fuerzas les daban, por medio de rumbos y derrotas que nadie habia hecho antes que ellos, acabaron por manifestar al mundo marítimo, que si en las ocasiones de grande empeño como en San Vicente podíamos ser arrollados por causas estrañas de rivalidades mezquinas, y mas que todo por falta de gente para la maniobra (2), cuando las circunstancias nos colocaban en una igualdad relativa, escasas ventajas concedíamos á la Inglaterra marinera, y muy superiores las llevábamos sobre los franceses que nos ultrajan (3). Pudo faltarnos gente con frecuencia para dar impulso y movimiento bastante y oportuno á nuestros buques en los sucesos de la guerra, porque las causas locales del pais y la interrumpida. antes de bien cimentada, administracion política y económica no habian

(1) En diciembre de 1801 salió del puerto de Brest para la isla de Santo Domingo, una escuadra española de cinco navios, una fragata y un bergantin, auxiliar de otra francesa que llevaba tropas y pertrechos para sujetar á los sublevados de la mencionada isla, y el dia 4 de febrero de 1802, ya divididas las fuerzas, comenzose el desembarco en la bahia de Arena sobre Cabo Francés. Las lanchas y botes de nuestros navios con tripulaciones españolas se condugeron en aquella muy arriesgada operacion con tanta pericia y exactitud, que al concluirse felizmente la empresa no pudo menos el almirante francés de trasbordar con todo su estado mayor al navio *Neptuno*, donde estaba arbolada la insignia de Grabina, y en presencia de todos tributar á la Marina española los mas espresivos elegios. *(Parte original de Grabina al gobierno.)*

(2) Tengo á la vista el parte que de aquel desgraciado suceso envió al gobierno el teniente general don José de Córdoba, y entre las causas que alega como precursoras del desastre ocupa el primer lugar la falta de marinería, como que entre todas las tripulaciones de los buques que allí combatieron tenia de menos, segun reglamento, de tres á cuatro mil hombres, y los soldados frecuentemente tuvieron que atender á la artilleria y á la maniobra.

(3) Muchos casos pudiera citar en apoyo de tan justificada verdad, pero basta y sobra el que está consignado en el consejo de generales habido en la bahia de Cádiz antes de salir al combate que motiva esta historia. Con todo, no omitiré en corroboracion de lo dicho que: cuando en 1781 las fuerzas hispano-francesas que mandaba don Luis de Córdoba entraron en el canal de la Mancha, hallándose cerca de las Sorlingas en la noche del 31 de agosto con gran temporal, hizo el navio almirante de los franceses repetidas señales de riesgo en la derrota. Mazarredo, que iba de mayor general en la escuadra española, y que por las observaciones astronómicas que frecuentemente hacia, estaba seguro del rumbo que llevaban las escuadras, se opuso con teson á variarlo, no obstante los anuncios fatales de los marinos franceses, harto mas practicos en aquellas costas. La esperiencia manifestó despues el acierto de esta resolucion, y el mismo conde de Guichen, general de la escuadra francesa, decia despues con laudable ingenuidad al conde de Artois que se hallaba en Algeciras. «*Yo iba a perder una armada que se salvó únicamente por la inteligencia y notable pericia del señor de Mazarredo.* (Coleccion ms. del Sr. de Pavia. *Apuntes biográficos del general Mazarredo.)*

permitido el desarrollo marinero que á nuestras costas era indispensable para acudir á las inmensas atenciones de una Marina militar tan crecida ; pero la cobardía, no vinculada jamás en españoles pechos, mal pudiera amenguar la alta reputacion de nuestros guerreros, ni la impericia debia ser natural á los marinos de una nacion que, durante todo el siglo XVIII como en el XVI, no habia llevado sus miras á otro obgeto que no fuese la rehabilitacion y perfeccionamiento de sus escuadras.

Con capitanes y soldados cobardes no hubiera sostenido Lángara un combate mortal de cinco horas terribles sobre el navío Fénix contra cuatro navíos ingleses que por los costados y por las aletas le cañoneaban, sin rendirse hasta despues de haber perdido todo el gobierno del buque, hallarse él mismo con tres heridas, y ver inutilizada ó muerta la mayor parte de su gente (1). Sin pericia tampoco se hubieran emprendido los viajes y reconocimientos que, para provecho de la hidrografía en general, y acrecentamiento de los conocimientos naturales, hicieron en el último tercio del pasado siglo los marinos españoles. ¿Ni cómo era posible tampoco que sin las mas precisas condiciones de la profesion marinera, hubieran producido en la propia época las prensas españolas aquellas obras sublimes, que dieron con asombro muy útil instruccion á nuestros mas frecuentes enemigos?

Mazarredo, observando con frecuencia las precisas circunstancias de los astros, para hacer con ellas muy útiles aplicaciones á la náutica, tuvo la gloria de abrir el camino á la mayor exactitud en el método nuevo de tomar las distancias en alta mar por la altura de las estrellas zodiacales, invencion que fué suya tanto como del abate Lacaille, por mas que este la hubiese hecho aplicar á la navegacion algunos años an-

(1) El señor don Jorge Laso de la Vega, brigadier de la Real Armada y actual director del *Depósito hidrográfico* de esta córte, publicó en el *Militar Español*, correspondiente al dia 12 de diciembre de 1846, un artículo relativo al incendio de Tolon por las fuerzas navales anglo-españolas, con el laudable propósito de vindicar el honor de nuestra Marina respecto á la parte que tomó en aquel suceso. Pero al tratar en su principio del general Lángara para hacer muy fundados cargos al autor de la *Biographie portative universelle* que ridiculiza el ascenso concedido por Cárlos III al mencionado general despues de su gloriosísima defensa, entra en detalles del combate, y cuenta *catorce* navíos españoles contra *veinte y dos* ingleses. Si otra persona menos autorizada que el señor de Laso hubiera incurrido en tan grave error, con perjuicio de la alta gloria que allí alcanzó nuestra Marina, el silencio me hubiera sido mas grato para autorizar la narracion que haré de aquel combate en la *Historia de la Marina Real española;* pero cuando á la posicion del gefe se unen los conocimientos del escritor, débil quedaria mi relato sino lo justificara, hallándose en oposicion con el de tan competente voto. Por tal causa y con presencia de datos oficiales, voy á consignar que no eran mas que *once* los navíos españoles que componian la escuadra de Lángara á saber: *Fénix*, *Princesa*, *Diligente*, *Monarca*, *Santo Domingo*, *San Agustin*, *San Lorenzo*, *San Julian*, *San Eugenio*, *San Genaro*, *San Justo*, mas dos fragatas: *Santa Rosalía* y *Santa Cecilia*. De aquellos los dos últimos no asistieron á la accion por hallarse empleados antes de ella dando caza á otros buques enemigos, y el *Santo Domingo* se voló á poco tiempo de comenzarse el combate, de suerte que este se sostuvo por ocho navíos españoles contra *veinte y uno* ingleses, (no veinte y dos que dice el señor de Laso), mas diez fragatas y buques menores. Tambien será conveniente advertir que habiendo tenido lugar poco antes de aquel suceso el apresamiento que hicieron nuestras fuerzas de muchas velas enemigas, las tripulaciones de los navíos españoles estaban muy mermadas por causa de las gentes que habian dado para marinar y conducir las presas á los puertos fortificados. Sobre las inmensas ventajas ya dichas, los ingleses tuvieron el barlovento durante el combate, y ademas á la vista trescientos buques de transporte con tropas y efectos de guerra. *(Gacetas de Madrid de los dias 25 y 28 de enero, y 1, 4, y 11 de febrero de 1780.)* El parte original del general Lángara no ha podido encontrarse. (Pavia. *Coleccion de documentos importantes ms.)*

tes que Mazarredo diese con ella (1). En virtud de esta y otras mejoras que introdujo en la náutica, se dedicó á escribir sus escelentes *Lecciones de navegacion para el uso de los Guardias-marinas*, las cuales dió á la estampa en la isla de Leon en 1790, y mas adelante su *Coleccion de tablas para los usos mas necesarios de la navegacion*, comprendiendo entre otras las de declinaciones, amplitudes, variacion de altura y azimut de los astros cerca del horizonte, con la aplicacion del uso de cada tabla, y todas arregladas al meridiano de Cartagena, que fue sin duda alguna el lugar donde escribió dicha obra siendo comandante de las tres compañías de guardias-marinas.

Pero si en las ciencias sublimes de su carrera no dejó que desear el aprovechado marino, alcanzando en toda Europa una reputacion envidiable, tampoco se rezagó en los adelantos mas convenientes para la direccion y movimiento de las escuadras de guerra. Como mayor general perfeccionó el anterior sistema de Navarro, dando á la prensa sus *Instrucciones y señales para el régimen y maniobras de la escuadra del mando del Excmo. señor don Luis de Córdoba:* escelente tratado que aun hoy está en uso en nuestros buques con algunas adicciones; y como general aprovechado, bien que todavía no hubiese alcanzado los puestos superiores de su carrera, por que no era mas que teniente de navío cuando ofreció á los piés del rey su importante trabajo, se dedicó á escribir y dió á luz el de sus *Rudimentos de táctica naval* adelantando algunos pasos á las traducciones que del P. Hoste hicieran, trás de Navarro, el teniente de navío don Blas Moreno y Zabala, el capitan de navío don Juan Lombardon y el de igual clase don Pedro de Leyva (2).

Emulo de Mazarredo se hizo conocer en las ciencias astronómicas, con universal aplauso, el capitan de navío don José de Mendoza y Rios, dando á luz como primer fruto de sus tareas el *Tratado de navegacion* (3) mas completo de cuantos en nuestro idioma se poseen. Pero donde mas fama alcanzó el ilustre marino á que me refiero fué en su *Coleccion de tablas para varios usos de la navegacion* (4), que en Francia é Inglaterra se tradugeron repetidas veces para salir de la estampa numerosas ediciones. Su *Memoría sobre algunos métodos nuevos de cal-*

(1) En 1772 fué embarcado en la fragata Venus para hacer su primer viaje á Filipinas bajo las órdenes de don Juan de Lángara, y encargado de llevar el diario de la navegacion en union con don Sebastian Ruiz de Apodaca. En la noche del 13 de febrero hallándose sobre el alcazar de la fragata comenzó á desarrollar sus nuevas teorías á favor de la estremada claridad de las estrellas, y de hallarse la luna en cercanias de Aldebran próxima á su cuarto creciente, y los primeros ensayos fueron tales que con nuevas observaciones y rectificaciones importantes, se hallaron mas adelante iguales á los del mencionado abate que por entonces comenzaban á generalizarse entre los marinos ingleses. (Pavia. *Apuntes biográficos de Mazarredo. ms.)*

(2) Dieron á luz sus trabajos los mencionados oficiales en 1744 el primero, el segundo en 1770 y en 1772 el tercero: Mazarredo imprimió sus *Rudimentos de táctica naval* en 1776, y todavia mas adelante tradujo tambien al P. Hoste nuestro célebre don Cosme Damian Churruca, por no conocer las obras anteriores ó quizá por no considerarse satisfecho del desempeño. Lo que se puede afirmar en virtud del estudio comparativo de todas las mencionadas traducciones que poseo en mis libros, es que ninguno de ellos conocia los anteriores y mas concienzudos trabajos desempeñados sobre los del propio autor francés por el primer marqués de la Victoria don Juan José Navarro.

(3) Dedicado al rey, é impreso en Madrid el año de 1787: dos tomos en 4.°

(4) *Con un apéndice* (continúa el título) *que contiene otras tablas para despejar de la paralelaje y refraccion las distancias aparentes de la luna al sol ó á una estrella.* Madrid, año de 1809: un tomo en folio.

cular la longitud por las distancias lunares: (1) la que anteriormente habia publicado sobre el *Método de hallar la latitud por medio de dos alturas del sol, del intérvalo de tiempo pasado entre las dos observaciones, y de la latitud estimada* (2), y sus *Investigaciones sobre las soluciones de los principales problemas de la astronomía náutica* (3), informan sobradamente de los adelantos científicos que por entonces se habian ya verificado entre los mas aprovechados oficiales de la Marina española.

Tambien don Dionisio Alcalá Galiano, á quien comprende de lleno la sacrílega calificacion de imperito con que Mr. Thiers pretendió ennegrecer nuestras glorias, puesto que en Trafalgar estuvo mandando el navío Bahama, y allí murió gloriosamente, destelló en el papel las luces de su esperiencia, combinando en pró de la náutica los diversos sistemas que se seguian por observaciones astronómicas para calcular las alturas y distancias. Su principal objeto, desenvuelto en la *Memoria sobre las observaciones de latitud y longitud en el mar*, que publicó en Madrid el año de 1796, se dirigió á reunir los principales conocimientos prácticos del pilotage astronómico, á fin de proporcionar su estension á los que solo poseian el pilotage ordinario; y el desempeño de la obra ilustrada sobre las anteriores con observaciones prácticas, sino fué de universal y singular trascendencia, concurrió muy distinguido á fijar los adelantos que estaban proporcionando á las ciencias matemáticas los mas recientes descubrimientos.

Además, el sábio maestro de nuestra escuela naval don Gabriel de Císcar, á quien debemos con grato reconocimiento el *Curso de estudios elementales de Marina* donde bebieron las primeras nociones de su profesion todos los actuales marinos de nuestra patria, tambien honró las ciencias náuticas con sus elegantes producciones, comenzando por facilitar el cálculo de las observaciones mas complicadas del pilotage astronómico en su obra titulada: *Esplicacion de varios métodos gráficos para corregir las distancias lunares*, etc. (4) Y finalmente, concretándome á la época natural de donde se ha de tomar la historia de Trafalgar, acabaré la reseña de nuestros adelantos náuticos, haciendo justa mencion de las *Tablas lineales para resolver los problemas del pilotage astronómico*, que publicó el teniente de navío don José Luyando, muy ventajosas y preferibles por su mayor exactitud y menor complicacion á las de Jorge Marggets.

No fueron perdidas en la práctica tantas y tan útiles producciones científicas, puesto que á favor de ellas se desarrolló la aficion á los reconocimientos geográficos, y la hidrografía tambien adelantó sucesiva y rápidamente lo que no habia podido alcanzar en centenares de años.

Despues que por órden de Ensenada se habian verificado los viajes de don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, y como si ellos hubieran marcado la necesidad absoluta de continuar la nueva senda trazada á

(1) *y aplicacion de su teórica á la solucion de otros problemas de navegacion.* Madrid, 1793: cuaderno de doce hojas en folio.

(2) Escrito en francés y publicado en París en el *Conocimiento de tiempos* del año 4.° de la república francesa.

(3) Edicion francesa de Lóndres: 1797, en 4.°

(4) Imprimiose esta obra en Madrid en la Imprenta Real, año de 1803, un tomo en 4.°

los indispensables adelantos de las ciencias exactas, siempre la Marina española tuvo mano de su naciente reputacion en aquel ramo privilegiado de sus atribuciones, repitiéndose los viajes y las espediciones en progresion ascendente.

En el año de 1774 zarpó del puerto de San Blas, en la costa occidental del reino de Méjico por el grande Océano, una corbeta española mandada por el capitan de fragata don Juan Perez; y reconociendo escrupulosamente el canal de Santa Bárbara y los puertos de San Diego y Monterey, subió hasta los 55° al septentrion: examinó la entrada de Nootcka y muchos otros puntos importantes sobre aquellas latitudes; y situando con especial atencion sus accidentes, volvió felizmente al puerto de donde habia salido (1).

A este, que ensayo puede llamarse en virtud de las espediciones sucesivas, siguió otro viaje algo mas útil por sus resultados, sobre la propia costa: fué en el inmediato año de 1775, y lo verificaron en dos buques como el anterior don Bruno Heceta, don Juan de Ayala y don Juan de la Bodega. De los dos bastimentos no avanzó el uno mas al N. de los 50°; pero el otro con mejor fortuna llegó hasta los 58° siempre á muy corta distancia de tierra, por lo cual y por atender á la índole de su viaje, entró en cuantos puertos, ensenadas y rios se le presentaron, examinando el supuesto estrecho de Fonte, cuyo error se hizo entonces patente, el rio de Martin de Aguilar y otras localidades peligrosas ó desconocidas por aquellos mares. De todo este viaje se levantaron los planos respectivos, y por ellos y por las observaciones que mas tarde facilitaron, recibió algunas alteraciones la geografía del pais, y no pocas ventajas la hidrografía de sus costas (2).

De distinta condicion fué el viaje practicado en 1781 por el diestro marino don Francisco Antonio Maurelle sobre la fragata *Princesa* de su mando. Diose al mar dicho buque desde Manila con rumbo á las costas occidentales del Nuevo Continente, y renovando los sucesos del siglo décimo sesto, como si todavía los españoles tuvieran obligacion de continuar el camino de los descubrimientos, echó las semillas de la civilizacion europea en el *archipiélago de Vavao*, no visitado hasta allí mas que por algun barquichuelo indígena de las *islas de los Amigos*. Anclado en un puerto conveniente á sus observaciones, á que dió nombre de *puerto del Refugio*, y con arreglo á las muy importantes que habia hecho al E. de la Nueva Guinea, levantó el correspondiente plano de todas aquellas islas, situando el puerto de su anclage á los 18° 37' latitud S. observada, y 174° 5' 49" al O. de Madrid segun la estima (3). Tambien reconoció las de Hapaée por Coock ya visita-

(1) Depósito hidrográfico. *Coleccion de documentos para la Historia de la Marina.* ms.

(2) *Idem, idem.* Pavia. *Coleccion importante.* ms.

(3) Antillon. *Carta esférica del Grande Océano.* El citado autor toma por meridiano de sus longitudes el que pasa por el Seminario de nobles de Madrid; á cuya enseñanza dedicaba sus trabajos; pero como en el discurso de la *Historia de la Marina* me he fijado siempre en el meridiano de Cádiz para marcar las distancias que refiero, conviene seguir el propio método en este trabajo, y deducir por lo tanto de la situacion del *puerto del Refugio* 2° 34' 4" que el dicho seminario de Madrid se hallaba al E. del observatorio de Cádiz, y por lo tanto fijar la situacion de dicho puerto en longitud de 171° 31' y 45" al O. del meridiano que he marcado en general para las distancias que en mi obra se vayan consignando.

das; satisfecho de su buena fortuna continuó, al fin, su derrota hasta el puerto de San Blas, desde donde notificó el descubrimiento para ilustrar en sus respectivas observaciones á los sucesivos navegantes (1).

No hay duda de que para continuar tan convenientes espediciones estaban siendo insuperable obstáculo las diferencias que á la sazon se ventilaban por todas las naciones marítimas con los discursos de la guerra. No obstante, y por lo que se habia hecho de moda la investigacion, no era del caso que nuestra Marina, entonces muy próxima á su cenit, volviera á rezagarse; y el gobierno español, que comprendia perfectamente la importancia de este ramo, y que estaba dispuesto á fomentarlo siempre sobre sólidas bases, organizó los trabajos hidrográficos de la mejor manera que pudiera idearse.

Era muy frecuente ver empeñadas á las demás naciones en subidos dispendios para despachar y sostener crecidas espediciones en muy lejanos mares; de donde resultaban frecuentes pérdidas en las propias costas, siempre que la práctica se fiaba á los conocimientos teóricos del pilotage. En tal estado, y por comenzar racionalmente por el principio semejantes trabajos, se organizó una division científica de buques sutiles, bajo las órdenes del brigadier don Vicente Tofiño, los cuales reconociendo con la mayor escrupulosidad y detenimiento los puertos, ensenadas, rios y demás accidentes de nuestras costas en España, Africa é islas adyacentes, determinaron y describieron con propiedad y exactitud los convenientes derroteros, dando al mundo de las ciencias náuticas el *Atlas marítimo de España* que, por su utilidad y brillante desempeño, se ha conquistado entre los sábios que de nuestras cosas blasfeman, la mas alta reputacion que obra alguna alcanzar pudiera (2).

Inmediatamente, y como precisa consecuencia del plan establecido, salieron al mar dos divisiones de bergantines para practicar semejantes trabajos por las islas de Barlovento y en el Seno Mejicano, al mismo tiempo que otros buques se entretenian con el propio objeto en las demás costas de América y Asia pertenecientes á la corona de España. El capitan de navío don Antonio de Córdoba sobre la fragata *Santa María de la Cabeza* que mandaba, reconoció el estrecho de Magallanes en 1785 y 1786, facilitando muy superiores ventajas sobre los conocimientos que de aquel difícil paso se tenian, por medio de la relacion que de real órden se publicó á los dos años de su regreso (3).

En 1789, cuando ya el benéfico Cárlos III habia rendido á la natu-

(1) El capitan La-Perouse hace en su viaje frecuente mencion de Maurelle, cuyas noticias le sirvieron de mucho en sus famosas espediciones.

(2) Tofiño: *Atlas marítimo de España, etc.* Es tan universal la fama de esta obra que sus ejemplares se codician y pagan á subido precio por los que tienen la dicha de alcanzarlos. Yo por mi parte puedo asegurar que he practicado muchas y muy costosas diligencias para adornar mi modesta biblioteca con tan precioso libro, y que todas han sido infructuosas; de suerte que para mis estudios particulares he tenido que valerme del ejemplar que se custodia en la nacional de esta corte.

(3) Salió de Cadiz la fragata el dia 9 de octubre de 1785 y volvió á fondear en el propio puerto el dia 11 de junio de 1786, durando el reconocimiento del estrecho desde el dia 22 de diciembre que se embocó por primera vez hasta el 18 de marzo que se desembocó definitivamente con rumbo para España. (*Relacion del último viaje al estrecho de Magallanes.* Madrid 1788.)

raleza el tributo de su vida, ordenó su hijo y sucesor la partida de otra espedicion con destino á mas superiores resultados que los que hasta allí se habian obtenido, puesto que se buscaban en mayor escala. Dióse el mando de ella al capitan de navío don Alejandro Malespina, y se componia de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, llevando por gefe de esta última al capitan de fragata don José de Bustamante y Guerra. Sus primeras operaciones se dirigieron en averiguacion del supuesto estrecho de Ferrer Maldonado: y al hallarse en las alturas que aquel navegante indicó en sus relaciones, tuvieron ocasion de averiguar prácticamente y con el auxilio de las lanchas, que no existia semejante estrecho; dando á la ensenada que se hallaba en las condiciones precisas del que Maldonado supusiera, el nombre de *Puerto del Desengaño,* por el que se facilitó con este viaje á todos los navegantes que en la existencia de dicho paso habian creido.

Puestas desde entonces las proas al S., descendieron por toda la costa del Nuevo Continente desde Buenos Ayres al cabo de Hornos, situando geográficamente, con buenas observaciones de reloges marinos y distancias de los astros, las dilatadas márgenes de sus dominios; y luego, doblando el cabo y tomando rumbo por el Grande Océano hasta las islas Filipinas, para regresar á España por el cabo de Buena Esperanza, no omitieron trabajo ni dispendio para aclarar las verdaderas situaciones geográficas de cuantas tierras fueron vistas, deshaciendo muchos y muy notables errores que en las cartas francesas é inglesas estaban consignados, con sobrado peligro de los navegantes (1).

Mientras se estaba verificando el viaje de circumbalacion que las dichas corbetas hicieron, se dispuso en Acapulco, con presencia de anteriores preliminares, el reconocimiento del estrecho de Fuca, bajo la direccion del capitan de fragata don Dionisio Alcalá Galiano que de la espedicion de Malespina se habia nombrado al efecto. Dióscle por compañero al de igual clase don Cayetano Valdés, y ambos embarcados en las goletas *Sutil* y *Megicana*, despues de cuatro meses de penosa navegacion por canales estrechos y bancos peligrosos, dieron á la hidrografía nuevas descripciones: á la geografía tierras nunca reconocidas por estrangeras gentes, y á la cultura y civilizacion de la época la seguridad de no existir por allí ninguna comunicacion con el Atlántico, ni menos convenir la esplotacion de aquel terreno para aumento de las ciencias naturales, para auxilio de la navegacion, ni para ventajas del comercio (2).

(1) Tengo á la vista una carta dirigida al general Mazarredo por uno de los oficiales de la espedicion, de cuyo nombre no escribió mas que las tres primeras letras por via de firma, y en ella muy interesantes detalles acerca del viage de las corbetas, y de los reconocimientos que hicieron.

(2 *Relacion del viaje hecho por las goletas Sutil y Mejicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca*. Madrid, en la Imprenta Real, año de 1802. La muy erudita introduccion que precede á la *Relacion* de dicho viaje, se debe á la pluma del sabio publicista don Martin Fernandez de Navarrete, cuyos talentos literarios ya entonces habia sabido apreciar el gobierno debidamente. Al estudio concienzudo que hizo de todos los viajes mencionados, y de los practicados en los siglos anteriores debe la historia de la náutica muy útiles producciones: en especial su *Discurso sobre los progresos que ha tenido el arte de navegar* (1802): la *Noticia histórica de las espediciones hechas por los españoles en busca del paso N-O. de América* (1802): la *Disertacion sobre la historia de la Náutica*,

Pero no queria el gobierno español que semejantes investigaciones se negociaran en esclusivo beneficio de nuestros propios navegantes. Contando con la pericia y conocimientos de ilustres marinos, y poseyendo los mas vastos territorios del mundo, prodigaba los tesoros de las rentas nacionales en el sostenimiento de aquellas espediciones, cuyos instrumentos científicos eran á la sazon de muy crecidos dispendios. Ilustrado y generoso tanto como cumplia á la grandeza de la nacion que regia, lejos de ocultar como los ingleses las cartas que sus navegantes trazaban en los paises recien descubiertos á su tráfico, ó especular como los franceses con la venta de falsos dibujos, quiso contribuir formalmente á la ilustracion general del mundo marinero.

Al efecto, y para evitar los inconvenientes que el capricho, la parcialidad ó la precipitacion pudieran introducir en las cartas hidrográficas españolas que en lo sucesivo se publicasen, reconcentró sobre una dependencia propia de la nacion la responsabilidad de la exactitud; y por decreto real de 1797 creó el Depósito hidrográfico sobre los fundamentos que dió para cimentarlo el Atlas Marítimo publicado algunos años antes por el señor don Vicente Tofiño (1). Amontonados en aquel útil establecimiento los mas preciosos cálculos y materiales delineaciones de las investigaciones practicadas durante el último tercio del siglo pasado, comenzóse á estender por toda Europa el resultado de sus exactísimos trabajos; y á pesar de las calumnias que en todos tiempos hemos obtenido de los estrangeros por recompensa de nuestra generosidad, no han podido menos de tributarnos en aquella ocasion muchos y muy satisfactorios elogios (2).

Ni otra cosa hubiera podido suceder racionalmente en vista de las luces que dieron al mundo marinero los buriles de nuestros artistas, fruto sublime de las observaciones mas exactas de aquellos famosos navegantes. El depósito hidrográfico se hizo cargo para autorizarlas con su oficial sancion de todas las cartas mas dignas de crédito, publicadas desde el año de 1786, hasta la época de su establecimiento; y así prohijó y reprodujo para la mas ámplia circulacion las de la ria de Pontevedra con las islas de Ons y Onza y de Corcubion, desde la punta de

obra póstuma que publicó la Academia de la Historia en 1846, y sobre todo su gran *Coleccion de viajes y descubrimientos.* (Cinco tomos impresos y dos inéditos que se custodian en el archivo de la secretaria de Marina.)

(1) *Estado general de la Real Armada*, correspondiente al año de 1801.—*Archivo del depósito hidrográfico de Madrid.*—Antillon. *Tratado de Geografia.*

(2) En 8 de abril, y en 9 de noviembre de 1798 se escribió por el encargado del Depósito hidrografico al ciudadano Fleurieu, acompañándole las cartas que se habian publicado como primeros frutos de aquel útil establecimiento. Con fecha 4 de abril de 1799, (15, germinal año 7.º de la República francesa) contestó Fleurieu: «Monsieur. J'ai reçu par Mr. de Ciscar la lettre que vous m'avez fait l' honneur de m' ecrire et les six nouvelles cartes hidrographiques qui ou éte dressées sous votre direction. et dont vous avez eu la bonté de me destiner un exemplaire. Je vous prie, monsieur d' en recevoir mes plus sincères remerciments.—Ces cartes nous procurent des connaissances certaines sur des parties qui avaient besoin d' être perfectionnées; et le service que le gouvernement espagnol rend á la navigation en les faisant publier eùt été complet, si elles etaient acompagnées d' un Memoire analytique qui fit connaitre les donnees. les observations astronomiques, dont les resultats ont été employés dans le travail geografique. qui ne laisse rien à desirer du còté de l'execution. Vous voyez. Monsieur, que l' on desire encore alors même que l' on rend des actions de graces; mais il n' appartient qu' aux bons ouvrages de fraire desirer qu' on eùt pu leur donner plus d' extension; les ouvrages médiocres en ont toujours trop.—Introduccion al *Viage de las goletas Sutil y Mejicana;* en nota á la página CLXIV.

Caldebarcos hasta el cabo de Finisterre: la de la bahía de Algeciras y Gibraltar, y algunas varias de las islas Baleares, con la descripcion de sus puertos mas principales, todas ellas en el año de 1786 salidas de la estampa.

De 1787 tomó bajo su responsabilidad las cartas levantadas desde punta de Candor hasta cabo de Trafalgar: de la ria de Vigo y puerto de Camariñas: de las del Ferrol, Coruña y Betanzos: ria del Barquero: de Rivadeo Vivero y puerto de Cedeira: de la concha de Gijon: la general de la costa de Africa desde cabo Espartel á cabo Bojador con las islas Canarias, y los planos del fondeadero de Tasacorte en la de la Palma, el del pnerto de Hila en la Gomera, y el de Santa Cruz en la de Tenerife.

De 1788 permitió circular con su autoridad el plano de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena: el de la plaza y puerto de San Sebastian, y el del puerto de Pasages; y á la vez las cartas de las islas Azores ó Terceras con las radas del Fayal y del Angra, y el plano del puerto de Valdivia enclavado de la América Meridional en su costa del Oriente.

Los planos que en 1789 se habian levantado correspondientes al puerto de Cádiz, ria y puerto del Ferrol y concha y barra de Bilbao, tambien fueron aceptados y circulados por la direccion del depósito, así como el del puerto de San Cárlos en la isla de Chiloe en 1790: los de Sorsogon y Palapa en las islas de Luzon y Samar en 1792: la carta del archipiélago de Babao en las islas de los Amigos, con el plano del fondeadero del Refugio y puerto Valdes en 1793, y el de San Juan de Puerto Rico en 1794.

Ya organizado el depósito, fué de los primeros trabajos que de sus prensas salieron en 1798 un plano del puerto y ciudad de la Habana, é inmediatamente la carta de la costa Patagónica de la América Meridional, desde el paralelo de 36° 30' hasta el cabo de Hornos: despues se publicaron los planos correspondientes á los puertos de Santa Elena y Melo en la propia costa, y una carta de la parte que comprende el Perú desde el paralelo de 21° hasta los 7° de latitud Sur; terminando los trabajos del pasado siglo en dicho Depósito con la carta de la costa occidental de América, desde los 7° de dicha latitud Sur, hasta los 9° de latitud Norte.

Entrado el año de 1802 se publicó una carta general de las Antillas con parte de la costa del Nuevo Continente, desde la isla Trinidad hasta la Tortuga y archipiélago de las Vírgenes, y otra particular de los desemboques al Norte de la isla de Santo Domingo, con la parte oriental del canal viejo de Bahama. En 1803 vió así mismo la luz pública otra carta tambien general del golfo de Gascuña y canales de la Mancha y Bristol; y finalmente en 1804 una particular de las islas Caribes de Sotavento, desde la de San Bartolomé hasta la parte oriental de Puerto Rico, y un plano de Puerto Cabello, de la ensenada de Barcelona y del fondeadero de la Guaira, en la costa de Tierra-firme.

Ya se deja entender conforme al espíritu de cuanto llevo dicho, que todos los indicados trabajos se hicieron y publicaron con absoluta

independencia del *Atlas marítimo español* del célebre Tofiño, y que entre ellos no he puesto los que fueron ventajoso resultado de las espediciones enviadas por el gobierno á las esploraciones que dejo mencionadas mas particularmente; pues de estas se dieron por separado muy útiles cartas, las cuales formaron atlas aparte ó se unieron respectivamente con las obras escritas sobre dichas espediciones. Tampoco hago mérito, á pesar del muy particular que en ellas se reconoce, de muchas vistas y estampas naturales de ciudades, puertos, fondeaderos, bancas de nieve en el mar, accidentes de combates, entre estos el de Cabo Sicie, y otros asuntos no menos interesantes á la curiosidad que al estudio; pues de todo se ocuparon simultáneamente los dignos oficiales empleados en el referido Depósito hidrográfico, á cuya aplicacion se deben mas de otros quinientos originales entre cartas generales, particulares, y planos que, con mas honra que provecho del establecimiento, se han publicado hasta el dia (1).

Es verdad que entonces tendia el espíritu del gobierno español á la completa perfeccion de nuestra Marina y á la mayor publicidad de todos sus hechos: cuyas circunstancias hubiera conseguido sin las calamidades que inmediatamente, y con mayor ruina de España, sobrevinieron por la revolucion francesa sobre todas las naciones de Europa. Comisiones especiales se entretenian en adelantar las ciencias: creábanse establecimientos que respondieran de la exactitud relativa de los trabajos, y el erario real estaba, como se ha dicho, siempre abierto para sufragar cuantos gastos se hicieran en publicar las relaciones, cartas y derroteros de nuestros viajes.

Pero aun así nos faltaba mucho para adquirir en los anales de la civilizacion la verdadera importancia á que teniamos derecho. Atrevidos navegantes españoles, por mas de una centuria gloriosa, habian dado al antiguo continente el espectáculo de un Nuevo-Mundo, cuya esplotacion y reconocimiento facilitó grandes ventajas á todos los ramos de los humanos conocimientos. Intrépidos guerreros echaron repetidas veces su espada en la balanza política de las naciones, y su concurrencia bastó para romper las trabas del oscurantismo, abrir al tráfico la opulencia de las naciones orientales por las puertas de Lepanto, y estinguir con sacrificios inmensos las violencias de la pirateria musulmana. Mas tales sucesos ó estaban ignorados en su mayor parte, ó adulterados en su publicidad por émulos y enemigos; de suerte que los descubrimientos españoles se han visto atribuidos á bastardos usurpadores, y las batallas en que mas gloria nos cupo por la dificultad del vencimiento obtenido, fueron convertidas tambien por sacrílegas plumas en catástrofes espantosas para las imaginaciones incautas.

Por semejantes consideraciones se creó tambien una comision de Historia para escribir la de la Marina Real de España, bajo la direccion

(1) Reunidos en mi poder la mayor parte de los materiales y antecedentes que me han de servir para la confeccion y redaccion completa de la *Historia de la Marina Real Española*, he tenido ocasion de observar la exactitud relativa de todos los trabajos mencionados, varios de los cuales han sido corregidos y vueltos á dar á la estampa algunos años despues de sus primeras ediciones.

del sábio publicista don Martin Fernandez de Navarrete; y aunque andando los tiempos, y por varias dificultades surgidas de la natural aplicacion de los trabajos, se hicieron en la del pensamiento algunas modificaciones, no hay duda que los materiales amontonados entonces, y las relaciones parciales publicadas despues, nos han vindicado grandemente de las injustas calumnias é innobles despojos que por la malicia ó la ignorancia se nos habian hecho.

Difusa y cansada tarea seria para los profanos la de especificar yo aquí el resultado de aquellas literarias investigaciones: que cuando la atencion del lector no se fija en la profundidad de los estudios, escasamente transige mas que con los acontecimientos de gran bulto, referidos con la deslumbrante narracion de la fantasia. Pero la ilustracion de las personas por cuyas manos ha de circular este libro está mas alta que las vulgares exigencias de la trivialidad ó la ignorancia; y por lo tanto no pudiera con justicia callar los hallazgos de la esquisita investigacion, quien como yo ha especificado los productos de la inteligencia.

El señor don Martin Fernandez de Navarrete recibió, con efecto, una real orden fecha el 15 de octubre de 1789, por la cual, poniendo á sus órdenes algunos subalternos y los recursos consiguientes á la empresa, se le mandó proceder á la investigacion y acopio de cuantos manuscritos de marina existiesen en los archivos del Escorial, Simancas y Sevilla, cuya real órden se amplió despues estensiva á todos los del reino.

En mayo y junio de 1790 se comunicaron las instrucciones para el régimen de la comision y orden de los trabajos, é inmediatamente se procedió al exámen, empezando por la biblioteca real de esta corte, siguiendo la pública de los estudios de San Isidro, y tras de esta los archivos que, con noble ilustracion, franquearon de sus respectivas casas los señores marqueses de Sta. Cruz y de Villafranca, y los duques de Alba, Medinasidonia y del Infantado. Al propio tiempo, y aprovechando las estaciones mas oportunas al duro clima del Escorial, no se descuidó el Sr. de Navarrete en la investigacion de la Biblioteca Alta, tan abundante en preciosos manuscritos como en libros de los que el tiempo escasamente ha respetado en otros depósitos: y cuando ya era entrado el mes de febrero correspondiente al tercer año de la comision, se trasladó el gefe á Sevilla con algunos subalternos, sin abandonar, empero, los trabajos de copias que se habian señalado á las manos auxiliares.

Tan pronto como se vió Navarrete en su nuevo destino penetró, con despejado entendimiento, en el archivo de Indias, en la Biblioteca Colombiana de la Catedral, en la Pública de San Acacio, en la del conde del Aguila y en algunas otras de menor importancia; y aunque por causa de la guerra que en el propio año y por la muerte de Luis XVI declaramos á la vecina república, tuvo que pasar el señor Navarrete á embarcarse en el departamento de Cádiz, los subalternos que dejó en Sevilla se dieron muy buena traza á copiar documentos durante su ausencia que por un año se prolongára.

Vuelto á Sevilla y al curso natural de sus importantes investigaciones, permaneció constante practicándolas hasta bien entrado el año de 1795;

pero la guerra se encarnizaba en el Continente; los ejércitos de la vecina república abanzaban victoriosos por Navarra y Cataluña, y los armamentos navales de nuestros departamentos, unidos á las escuadras de Inglaterra, eran al parecer los únicos recursos que á España quedaban para su defensa. Así lo comprendió el señor de Navarrete, en cuyo pecho hervia el fuego patrio, alimentado por el calor de la juventud, y deseando volver á tomar parte en los sucesos de la guerra, sin abandonar á otra persona la gloria literaria en que estaba ocupado, elevó un informe al gobierno fundado sobre los acontecimientos bélicos de la nacion, y por consecuencia el ministro de Marina mandó que provisionalmente se suspendieran aquellos trabajos.

Grandes fueron, sin embargo de esta suspension, los resultados que la comision del señor de Navarrete reportó á la *Historia*, hasta ahora no escrita, *de la Marina Real Española*, durante los cinco años de vida que aquella tuvo: como que ordenados los productos científicos, y repartidas convenientemente las materias, se encuadernaron en folio hasta *cuarenta y tres* tomos de documentos, distribuidos en la forma siguiente: uno de *Itinerarios de Navegacion:* uno de *Reconocimiento del Estrecho de Magallanes*, por Ramirez de Arellano: uno de *Espediciones de D. Juan de Austria*: doce de *Cartas de los reyes* á los marqueses de Santa Cruz, á los duques de Medinasidonia, y á los generales don Garcia, don Pedro y don Fadrique de Toledo, con otras varias correspondencias de los dichos personages: uno de *Derroteros y papeles facultativos:* uno de *Viajes:* uno de *Ordenanzas, títulos é instrucciones:* cuatro de *Espediciones y batallas:* dos de *Asientos y proyectos:* dos de *Asuntos varios:* siete de *Viajes y descubrimientos* por las Indias Occidentales, y por el Grande Océano occidental, llamado vulgarmente Mar del Sur ó Pacífico: uno de *Sucesos de las Islas Filipinas, su contratacion y navegacion:* cuatro de *Armadas y flotas de Indias en comercio:* uno de *Corsarios en los mares y costas de la India:* uno de *Armadas del Perú* y los sucesos de ellas contra los corsarios que entraron en el Grande Océano: uno de *Materias diferentes*, y dos de *Papeles varios.*

Tambien recogió el sábio investigador algunos importantísimos libros impresos que á sus trabajos convenian, y todos juntos puso á disposicion del gobierno, para ser útiles fundamentos de la gran librería marítima que por entonces se trataba de formar en la nueva poblacion de San Carlos, y que al cabo se perfeccionó con notable aprovechamiento en el Depósito hidrográfico.

En tal estado se hallaban las cosas, cuando las paces seguidas primero con franceses en 1795, y luego con ingleses en 1802, permitieron al gobierno volver á fijar la atencion en la historia de nuestra Marina: y aunque el órden adoptado como mas conveniente, de la separacion de materias con absoluta independencia, y escritas por diferentes manos, no fuera el mas apropósito para llenar las condiciones de unidad que son indispensables á la historia filosófica de una institucion, cuyas diversas partes tienen tan íntimo enlace, es lo cierto que la investigacion volvió á desarrollarse en las fuentes mas verídicas de los pasados sucesos, y que los archivos de Simancas y de Barcelona rin-

dieron á la proyectada historia de la Marina el tributo de que la eran deudores.

El mismo señor de Navarrete, y los señores don Juan Sanz y Barutell y don José de Vargas Ponce, tuvieron encargo de continuar por el camino que nueve años antes se habia trazado; y á favor de su constante aplicacion, los tomos de documentos inéditos se multiplicaron, y el Depósito hidrográfico se aumentó considerablemente con los que forman la importantísima coleccion diplomática que allí reunida se conserva, y con la cual he contado para mis trabajos históricos, autorizado con la vénia de S. M. en real órden suscrita por el ministro del ramo.

Pero á pesar de tan felices acuerdos y de sus ventajosos resultados en aquella época, la historia en hábiles manos depositada, no llegó siquiera á confeccionarse; y los eruditos y laboriosos trabajos de Navarrete, Sanz Barutell y Vargas Ponce no han podido adquirir las formas animadas con que se debieran haber dado á la luz por el crisol de tan claros entendimientos.

Con todo lo dicho creo haber bosquejado, rápida, pero juiciosa y exactamente, la verdadera significacion científica y material que entre las fuerzas navales del mundo tenia la Marina española al declararse la guerra á los ingleses en el año de 1804, desvirtuando los cargos que por mala organizacion y escasa pericia la dirige el escritor frances del *Consulado y del Imperio*. Veamos ahora con que razon se atrevió á mancillar nuestra honra en el combate de Trafalgar, á cuyo suceso van dirigidos todos los trabajos anteriores.



Tratados y alianzas.

Conveniente situacion política de España en el año de 1793, é imperitos acuerdos de su diplomácia.—Alianza provisional con Inglaterra, y guerra que por ella se declara á la república francesa.—Desastres y temores que producen la paz de Basilea, y ofensas hechas á la Gran Bretaña.—Agresiones de esta potencia contra nuestro comercio.—Tratado de San Ildefonso.—Consecuencias de la guerra marítima de los seis años.—Napoleon.—Cesion de la Luisiana y ereccion del reino de Etruria.—Cuestion con Portugal.—Paz de Badajoz.—Paz general acordada en Amiens.—Ocupacion posterior de las fuerzas marítimas españolas en pro de la república francesa.—Consideraciones importantes.

El convenio ajustado en San Lorenzo el Real á 28 de octubre de 1790 entre España é Inglaterra, para transigir varios puntos cuestionables en ambas naciones, relativos á pesca, navegacion y comercio en el Grande Océano Occidental (1): el concluido y fiirmado en Whitehall á 19 de febrero de 1793 para arreglar definitivamente la restitucion de nuestros buques apresados en Nootka (2), y la *alianza provisional* que con la misma potencia nos ligó contra los escesos de la república francesa, por medio de un nuevo convenio firmado en Aranjuez á 25 de mayo del propio año (3), parece como que alejaban del pensamiento toda idea remota de posibles disensiones con la Gran Bretaña, siquiera mientras los sucesos de la Europa, coaligada contra el imperio de la anarquía que habia hecho rodar la cabeza de Luis XVI, no dieran nuevo giro á la gran cuestion de la época.

Indudablemente nuestra posicion local y el estado político de las relaciones que por entonces nos unian con las demas potencias del Antiguo Mundo, hacian la alianza española muy digna de tenerse en cuenta por todos los grandes signatarios de la coalicion anti-republica-

(1) Cantillo. (D. Alejandro del) *Coleccion de Tratados.*
(2) Idem. *Idem.*
(3) Idem. *Idem.*

na, en tanto que á las falanges marítimas y terrestres de la vecina Francia nada podia ser mas conveniente que mantenerse en una completa neutralidad con las fuerzas de España, ya que en ofensiva y defensiva amistad no era posible, en virtud de la gravedad que los sucesos de París iban diariamente adquiriendo.

Pero era difícil que en acontecimientos de tanta magnitud, en que se ventilaban los derechos de muchos siglos contra las teorias mas brillantes, pero tambien mas peligrosas de la moderna civilizacion, dejára de tomar una parte muy activa la diplomácia de unos y otros contendientes, á fin de mezclar en su comun peligro nacion que tanto importaba: y como en los momentos del desórden no fué la ciencia política el distintivo mas característico de los nuevos republicanos, los diplomáticos ingleses, de acuerdo con los representantes del norte, se apresuraron á tocar el resorte de nuestras tendencias y hábitos de monarquismo en la espantada córte de Cárlos IV, y en cambio de algunas concesiones y ofrecimientos de escasa monta, los compromisos que debieran evitarse fueron sancionados por el desacierto, no obstante lás advertencias de algunos hombres previsores, y la vecina Francia nos contó definitivamente en el número de sus mas poderosos enemigos (1).

El espíritu de novedad y entusiasmo que habia cundido con deslumbrantes colores por todos los departamentos franceses, abrillantado con el lustre de algunas victorias alcanzadas por los nuevos soldados de la libertad contra muy poderosos y aguerridos ejércitos, hizo que la nueva agresion á nuestra patria se considerase como otra senda mas para llegar al templo de la gloria militar á que aspiraban aquellos bravos republicanos: y aunque á los principios nuestras armas cogieron sobre las

(1) El marques del Campo, embajador de España en Lóndres durante aquellos sucesos llevaba á mal que nos mezclásemos en la contienda, suponiendo que en ella habiamos de perder en fuerzas y prestigio, todo cuanto deseaban ganar sobre la nuestra las demas naciones que nos inducian á tomar parte. «Los ingleses, decia, instarán á la España que se encargue de contener á los franceses en el Mediterráneo, aprovechándose de la afliccion y resentimiento de nuestra corte respecto de la Francia. No puedo menos de repetir que el mayor dia para la Inglaterra será aquel en que vea destruirse recíprocamente la Marina española y francesa para quitarse ella despues la máscara é imponer leyes á derecha y á izquierda.»—«La Inglaterra no quiere otra cosa sino entrar ciegamente en la guerra, hacer cada uno cuanto mal pueda á los franceses, y dejar los arreglos futuros á la Providencia, mediante á que en el dia todo es un caos.»—«Solo diré que en otros tiempos habria dado la Inglaterra diez Gibraltares á trueque de formar alianza con la España desuniéndola de la Francia, y que ningun tiempo seria mas propio que el presente, cuando la propagacion de máximas francesas de independencia é igualdad puede trastornar todos los imperios. Pero estas gentes, en mi concepto, se han infatuado con la satisfaccion de ver que sus esfuerzos por un lado, y los horrores cometidos en Paris por otro, han causado la desunion entre Francia y España sin haber hecho ellos sacrificios ni contraido empeños para lo sucesivo; de suerte que podrá llegar un dia en que ingleses y franceses hagan con España (esto es, con su América) lo que austriacos, prusianos y rusos hacen hoy con Polonia, que en nada ha pecado.» (Despachos varios del citado marques á D. Manuel Godoy, insertos en la Coleccion de tratados de don Alejandro del Cantillo.) Notable es por su previsora exactitud el último párrafo del despacho precedente. Los ingleses, con efecto, en el tratado de Aranjuez firmado algunos meses mas adelante, no contrageron empeños para lo sucesivo: antes bien los impusieron á la nacion española, sín dejarla siquiera la seguridad de la alianza inglesa cuando pudiera ser necesaria; puesto que dicho convenio tuvo desde su principio el carácter de *provisional*, y fué, con efecto, en estremo transitorio. Por lo que hace á los temores que en el propio despacho consigna el marques del Campo, relativos á la futura suerte que pudieran reservar á nuestra monarquia ingleses y franceses unidos, justificados estaban con la esperiencia de lo ocurrido á la muerte de Cárlos II, y sancionados de profecia se vieron despues con las sucesivas usurpaciones legales que unos y otros nos fueron haciendo en los posteriores tratados.

fronteras de su territorio las primicias de la victoria, poco tardaron en rehacerse material y moralmente las combatidas legiones para caer, con todo el vigor de su juvenil entusiasmo, sobre las tropas españolas que no pudieron resistir largo tiempo el furioso desborde de tan impetuoso torrente.

Las poblaciones mas ricas de Navarra, algunas de Aragon y muchas de Cataluña, vieron descender de los Pirinéos el azote bélico que amenazaba destruirlas. Los ejércitos españoles derrotados, bien que con gloria muchas veces, sosteniendo á palmos el terreno que les pertenecia por las leyes naturales de la localidad nacional, retrocedian sin embargo, buscando el apoyo de sus columas, mas que en las crestas fortificadas por la naturaleza sobre los límites de las fronteras, en las plazas cerradas del interior y en los puentes de los rios mas caudalosos: y el gobierno de Cárlos IV, aterrado al ver las consecuencias de sus ya impolíticos procederes, temiendo que la invasion se derramase por toda la Península, y que con ella se contagiasen los pueblos y peligrase su corona, tuvo cuidado de apresurar las negociaciones de Basilea, no ya con la independencia moral que la neutralidad anterior le hubiera asegurado, sino con la desventaja que lleva consigo constantemente la triste condicion del mas débil (1).

Sentados los preliminares de aquella paz, tan indispensable á la sazon para conservar la integridad de nuestro territorio, la mezquina política de la corte de España entró en concesiones injustificables por su espontaneidad, y muy controvertibles por el espíritu de anteriores alianzas. No fueron muy prolongadas las discusiones de los respectivos plenipotenciarios, porque la sagacidad del representante francés tuvo de su parte la inesperiencia de nuestra diplomacia, como en el tratado de Aranjuez habia sucedido con ingleses dos años antes; y la nacion que por su especial carácter en los sucesos europeos de la época, hubiera podido sacar mas partido de sus alianzas, aceptó y firmó el tratado de Basilea, no como quien sanciona un pacto de mútuas garantías y absoluta neutralidad en todas las cuestiones que á su honor é interés no afectaran, sino mas bien como pais humillado y sin recursos para sostener su independencia, por la cual cede una parte de sus mas gloriosas conquistas, y autoriza con menoscabo de intereses propios y estraños, muy pingües ventajas al comercio de sus enemigos.

Con efecto: en el artículo 6.º del convenio provisional de Aranjuez se dice que: «SS. MM. Católica y Británica se prometen recíprocamente no dejar las armas, á menos que fuese de comun acuerdo, sin haber obtenido la restitucion de todos los estados, territorios, ciudades ó plazas que hayan pertenecido á la una ó á la otra antes del principio de la guerra, y de que se hubiese apoderado el enemigo durante el curso de

(1) En el *Album del Ejército*, tomo II, he reunido los mas minuciosos detalles de aquella guerra, con presencia de muchos documentos importantes que me facilitó la bondad del señor D. Ignacio Ordovás, y de los antecedentes consignados en todos los libros que desde entonces hasta el año de 1846 se han publicado. Tambien de las campañas de Navarra he debido verbales antecedentes á la alta notabilidad de nuestro ejército, el Excmo. Sr. Don Francisco Javier Castaños, quien por honrosos procederes se conquistó en ellas sucesivamente los empleos de brigadier y mariscal de campo.

las hostilidades (1).» Y en el de Basilea, donde ninguna intervencion tuvo la diplomácia inglesa, se consigna en el artículo 1.º que: «Habrá paz, amistad y buena inteligencia entre el rey de España y la república francesa.» En el 2.º dícese: «cesarán todas las hostilidades entre las dos potencias contratantes..... y no podrá suministrar una contra otra en cualquier calidad y á cualquier título que sea, socorro ni auxilio alguno de hombres, caballos, víveres, dinero, municiones de guerra, navios ni otra cosa.» Y aunque por el 4.º «La república francesa restituye al rey de España todas las conquistas que ha hecho en sus estados durante la guerra actual.» En el 9.º se consigna terminantemente que: «En cambio de la restitucion de que se trata en el capítulo 4.º, el rey de España por sí y sus sucesores cede y abandona en toda propiedad á la república francesa toda la parte española de la isla de Santo Domingo en las Antillas.» Pero como si estos desafueros políticos no bastáran para provocar nuevas calamidades que aun hubiera sido tiempo de evitar sin tanta impericia, en uno de tres articulos separados y secretos, anejos al anterior tratado consta que: «La república francesa podrá durante el término de cinco años consecutivos, á contar desde la ratificacion del presente tratado, estraer de España yeguas y caballos andaluces, como igualmente ovejas y carneros merinos, hasta el número de cincuenta caballos padres, ciento y cincuenta yeguas, mil ovejas y cien carneros en cada año (2).» Lo cual sino era un subsidio inmediato de guerra para alimentar la que los franceses sostenian con todas las naciones amigas de la Inglaterra, tenia todos los visos de tal por sus condiciones reproductivas.

El carácter de *provisional* que tenia el convenio de Aranjuez, quizá pudiera haber servido de disculpa para emanciparnos absolutamente de los compromisos contraidos con la Gran Bretaña; pero entonces era preciso que las condiciones pactadas con franceses para dejar la guerra en que estábamos empeñados, sin provocar otra de mayores y mas desastrosas consecuencias para nuestro comercio, y sobre todo para la conservacion de nuestra Marina, fueran tan independientes en su letra y espíritu que á nada nos obligáran en beneficio de la república, ó con menoscabo de las demas potencias. Pero el tratado de Basilea, lejos de llenar tan importantes condiciones, atropelló, con los acuerdos del honor, los vínculos de la pasiva amistad, con lo cual las imperitas manos que el convenio firmaron parece como que no estaban satisfechas de nuestros descalabros terrestres, en tanto que otras calamidades no pusieran en el caso de sufrirlos iguales ó mayores á nuestras fuerzas marítimas.

La Inglaterra, por mas que apreciára nuestra alianza, necesitaba ante todo que la importancia naval á que habiamos llegado decayera lo bastante para que á ella sola correspondiera el tridente de Neptuno, y para conseguirlo no hallaba mejor camino que el de entretenernos en guerra abierta, á fin de que los fundamentos sobre que estaba asentado el edificio de aquella fuerza numerosa, no tuviera ocasion de consoli-

(1) Cantillo. *Coleccion de Tratados.*
(2) Idem. *Idem.*

darse. Indudablemente, si hubiera podido conseguir su política que España y Francia continuáran las hostilidades por tiempo ilimitado hasta que recíprocamente se agotaran los recursos de ambas potencias, el objeto primordial de sus negociaciones se hubiera conseguido con múltiples ventajas del absoluto dominio que sobre los mares deseaba; pero cuando por las paces de Basilea vió la dificultad de alcanzar tan alto propósito á ninguna costa, torció los procederes á una provocacion indirecta, con ánimo de llegar á un rompimiento que hiciera á sus escuadras las ejecutoras mas fieles de su maquiavélica política.

Aunque los artículos públicos del tratado de 22 de julio de 1795, apenas dejaban campo á la murmuracion inglesa, teniendo en cuenta el cuidado que se habia puesto en firmar con el carácter de provisional el concertado en Aranjuez dos años antes, no hay duda que el artículo 9.° ya citado de aquel, atentaba contra las estipulaciones generales con que se habia sancionado en Utrech el reconocimiento de Felipe V como rey de España, y los derechos de la casa de Borbon á nuestra corona (1). Es verdad que, para acallar las justas reclamaciones de Inglaterra, se trató de disimular por algun tiempo la entrega de las posesiones españolas de Santo Domingo á los comisionados republicanos (2); pero tambien es positivo que nuestros diplomáticos no tardaron arriba de algunos meses en arrojar el antifaz con que su proceder encubrian avergonzados, y que los franceses tomaron posesion absoluta de todos nuestros puertos y poblaciones en la dicha isla cuando aun no se habia concluido el de setiembre de aquel mismo año (3).

Así despejada y puesta en evidencia la verdad que existia en las capitulaciones franco-españolas, la Inglaterra se cuidó poco de las formalidades siempre necesarias á una declaracion de guerra, y sus buques comenzaron á hacérnosla con todo el encarnizamiento que he manifestado en la cuarta nota correspondiente á la página 47 del presente libro (4).

En vista de semejantes agresiones, lo mas lógico en todo gobierno medianamente orientado en los deberes de la política, y siquiera un tanto celoso de los intereses de su patria, hubiera sido enmendar los pasados yerros de su torpe administracion, aunque nuevos sacrificios hubieran menoscabado nuestra importancia continental, siquiera para evitar mayores desgracias; pero los consejeros de Carlos IV, que mas parecian consejeros de Jorge III, por la ruina á que iban conduciendo nuestra grandeza naval, se conceptuaron bastante fuertes para competir en guerra abierta con la soberbia Albion, y las banderas de la casa española de Borbon se confundieron amigas en la lucha con las de aquellos regicidas, que tres años atras habian decapitado en pública plaza al que estaba rigiendo en Francia, por derecho hereditario de la propia alcurnia, el cetro glorioso de Luis XIV (5).

El tratado de San Ildefonso, cuyo ajuste se firmó en el año de 96

(1) San Felipe. *Comentarios de la guerra de España.*
(2) Marliani. *Vindicacion de la Armada Española.*
(3) Navarrete. *Coleccion de Viajes Españoles*, tomo II.
(4) Ferret. *Causas de la decadencia de la Marina Española.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.* ms.
(5) Thiers. *Revolucion de Francia.*

á 18 de agosto, puso el sello á las inconveniencias por donde nuestra política habia caminado; y la candidez del gobierno español fué tan exagerada en aquella ocasion que, como si por dicho tratado recibiera grandes favores de la parte de franceses con que se aliaba ofensiva y defensiva contra la Inglaterra, todavia se atrevió libre y espontáneamente á concederles autorizacion bastante para que pudieran hacer sin trabas la corta del palo de Campeche en nuestras posesiones trasatlánticas (1). Quizá pretendió con semejante medida perjudicar al comercio de Inglaterra, por la autorizacion que esta potencia habia adquirido en anteriores tratados; pero en tal caso resaltaria mas y mas la torpeza de una administracion tan mezquina é imprevisora, que no alcanzaba el cálculo mas racional de que, por semejante camino, los que se perjudicaban en realidad eran intereses españoles.

De todos modos es la verdad que tantos desaciertos nos fueron alejando cada dia mas de la salvadora neutralidad que en un principio nos habia convenido guardar entre Inglaterra y Francia, y que cuando hubo de recordar la política española por cuan mala senda conducia sus acuerdos los compromisos anteriores apenas la permitieron respirar sin que se viese ahogada por el sofocador ambiente de la guerra.

La que sostubimos contra ingleses durante seis años mortales, fué como el descenso marcado á nuestra potencia marítima desde el punto culminante del *Cenit* á que se habia remontado. La derrota de *San Vicente*: el desdichado percance de la *Trinidad*, y el horroroso incendio sobre el *Estrecho*, no pudieron subsanarse con las glorias adquiridas en la Habana y Puerto-Rico: en las Filipinas y Canarias: sobre la playa de Cadiz, y en las costas de Cantábria. Muchos navios se dieron de baja en la relacion de los que nuestra armada componian: numerosos bastimentos de la marina mercante fueron presa de los corsarios britanos, con gran descalabro de los intereses nacionales, y el comercio y la navegacion se aniquilaron á la par bajo el peso terrible de una lucha tan impolítica como desastrosa.

Pero aun faltaba algo mas inconveniente que todo lo anterior para rebajar considerablemente la importancia política que teniamos en la balanza de Europa. La Francia republicana habia cambiado de formas en su organizacion democrática despues de la tan célebre jornada de 18 de Brumario (9 de noviembre de 1799), y Napoleon Bonaparte estaba ejerciendo ya el cargo de primer cónsul (2). Las naciones espantadas al mirar el alto puesto en que se habia colocado el genio de la guerra, trataron de minar su base para derribarlo, y al efecto redoblaron todos los esfuerzos que tan inutilmente, bien que con varia fortuna, habian antes empleado. Napoleon adivinó el peligro que corria la seguridad del imperio que tal vez ya habia soñado, y entonces, para contar sus recursos positivos, comenzó por afirmar las alianzas estrañas que mas pudieran favorecerle.

Sus conquistas en Italia habian despertado la codicia de la corte es-

(1) Cantillo. *Coleccion de Tratados.* Véase en el de San Ildefonso el artículo cuarto de los decretos y adicionales.
(2) Thiers. *Revolucion de Francia.*

pañola, la cual hubo de pensar en la creacion de un reino pequeño é insostenible, precisamente cuando los mayores y mas robustos se estaban desmoronando. El primer cónsul, á pesar de las ventajas contenidas en el tratado de San Ildefonso, las deseaba por su parte mayores, y como ningun cuidado podia causarle la concesion de una nueva monarquía en el territorio de sus conquistas, á trueque de algunas adquisiciones de mas positivos y permanentes resultados, accedió á los preliminares de un nuevo tratado para el establecimiento del *Reino de Etruria* que habia de adjudicarse á perpétua posesion al infante duque de Parma para sí y sus sucesores. En cambio la España cedia á la república francesa el vasto territorio de la Luisiana, y además para sus urgencias seis navios de línea de porte de setenta y cuatro cañones, armados, arbolados y provistos de todo lo necesario para recibir á su bordo, sin pérdida de tiempo, las tripulaciones francesas (1).

Hallándose al frente de los negocios en la vecina república el génio inmenso de las modernas edades, que estaba con su mirada de águila abarcando todos los ámbitos del mundo para trazar por ellos los límites de su soñada monarquía, no era fácil que la escasa política que nos habia comprometido en las anteriores guerras, siempre con mengua de nuestros intereses, pudiera resistir á las exigencias del coloso; por cuya razon el tratado se firmó tambien en San Ildefonso el dia primero de octubre de 1800 (2), y el gobierno español entregó á los comisarios franceses en marzo siguiente los mencionados seis navios, que fueron: El *Conquistador*, *Pelayo*, *San Genaro*, *San Antonio*, *Intrépido* y *Atlante* (3).

Desde este punto quedan ya desvirtuados todos los cargos que á nuestra diplomacia se dirijen: los anteriores desaciertos la habian conducido á un estado de absoluta dependencia de las naciones beligerantes, y el pensamiento arrollador del primer gefe de la república no tuvo mas que formular sus exigencias para verlas inmediatamente sancionadas, sin réplica ni advertencia. ¡Ni quién hubiera osado pretender otra cosa en igualdad de circunstancias! Las primeras potencias del mundo, los mas vigorosos monarcas del Continente huyeron derrotados ante las banderas que conducia de triunfo en triunfo el hombre que para el imperio universal habia nacido, eclipsando á cuantos antes que él lo habian soñado; y por mas que sea amarga la consideracion que enseña la verdad de tan desventajoso estado, el de España por entonces no era ni podia ser otro que el que Napoleon quisiera concederla. Los esfuerzos posteriores con sus brillantes resultados no pueden destruir tan claro aserto: la España de 1800 no era ni podia ser aun la España de 1808, por mas que la inmoralidad se dejara ya entrever en altas regiones, para despertar el sentimiento natural de la dignidad del hombre esclavo contra las cadenas que le oprimian; ni al Napoleon republicano, soldado y legislador por escelencia, habian desprestigiado aun los desafueros que, algunos años despues, atrageron sobre su cabeza coronada toda la

(1) Cantillo. *Coleccion de Tratados.*
(2) Idem. *Idem.*
(3) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

ira de los españoles, á quienes pretendió desnaturalizar en un momento de bélico entusiasmo.

Así, tras del segundo convenio de San Ildefonso, se firmó otro en Madrid á los 29 dias despues de comenzado el año de 1801 (1); pero aunque sus efectos mas inmediatos se inclinaban á favorecer los intereses de la república, privando á la Inglaterra, con la amistad de Portugal, de una de sus mas convenientes alianzas para la guerra que sustentaba contra españoles y franceses, no hay duda que la aceptacion de aquel convenio, en que se autorizaba por el primer cónsul y se proclamaba por nuestra corte la conquista de la nacion Lusitana, fué un paso político que, llevado á cabo entonces que las circunstancias lo permitian, y manejado en el desenlace general del gran drama europeo con cierta habilidad diplomática, hubiera podido hacer la mútua felicidad de ambas naciones en una, como en tiempos remotos lo habia sido la Península Ibérica. Desdichadamente, por mas que respetemos en la práctica la independencia de ambos paises, la primitiva intencion del convenio de Madrid no pasó de una campaña ridícula, concluida casi antes de empezarse por causa de la paz de Badajoz, sin duda porque era el único pensamiento ventajoso para los españoles, entre cuantos se habian concertado.

En tal estado vino á suspenderse el estruendo bélico que conmovia á la Europa entera, por la paz ajustada en Amiens á 25 de marzo de 1802 entre todas las naciones beligerantes (2); pero aunque de ella hubiéramos podido sacar algunas ventajas para lo futuro, siquiera otras no que el descanso necesario á todo cuerpo que trabaja, la alianza que á la Francia nos unia fué mas poderosa que la ley natural de los sucesos, y nuestras escuadras que con las de la república operaban, todavía tuvieron que entretenerse con los argumentos de sus cañones en beneficio de franceses, contra la grande insurreccion que por entonces comenzó á amagar con superior impulso en la isla de Santo Domingo. El general Gravina partió á aquellas aguas con la escuadra que á sus órdenes se entretenia en el departamento marítimo de Brest, y las operaciones allí practicadas bajo sus órdenes inmediatas, dieron el resultado que apetecerse pudiera, á par que levantaron el crédito de la Marina española á un lugar muy distinguido, entre los franceses que tuvieron ocasion de contemplarla personalmente (3).

Si comparamos tan sublime abnegacion y superior comportamiento con el trato despreciable que ya empezaba á sentirse en nuestra córte de parte del primer cónsul, tendriamos que censurar otra vez la impolítica condescendencia que nos habia llevado á la primera alianza con franceses, cuyas tendencias democráticas, halagadas por las sucesivas victorias de sus armas, formaron una mezcla de libertad interior y despotismo esterior, que en nada se parecia á los verdaderos fundamentos del gran principio de humanidad, en cuyo nombre peleaban para alcanzar la emancipacion de todos los pueblos.

(1) Cantillo. *Coleccion de Tratados.*

(2) Poseo un ejemplar de este tratado, de los que entonces se hicieron imprimir en Paris y se repartieron con profusion por toda la Francia.

(3) Véase la nota primera en la página 54 de este libro.

El general Napoleon en el campo de batalla habia impuesto á su modo las condiciones de la paz á los ejércitos derrotados en sus brillantes operaciones; y aquel hábito de mando absoluto qne se adquiere bajo las tiendas de campaña, cuando los laureles de la victoria las coronan constantes, no podia formar del soldado vencedor un primer cónsul equitativo, capaz de respetar los derechos de aquellos fieles aliados que tuvieran la desgracia de haberse manifestado mas débiles ó sumisos.

Así fué que al acordarse en Amiens la paz general, apenas tuvo en cuenta ni las ventajas que nuestra alianza le proporcionara, ni el respeto que se debia á una nacion de primer órden; y sin consultar otros que sus intereses, ni tomar mas beneplácito que el de su voluntad, cedió en legal dominio á los ingleses la isla de la Trinidad de barlovento, de cuya posesion nos habian privado en las primeras operaciones de la última guerra (1). Por mas que semejante proceder estuviera fundado en los sublimes cálculos de una política universal, no hay duda que fué un ataque harto humillante á una nacion respetable y fuerte en todos conceptos, que en la consideracion del primer cónsul debia tener un lugar privilegiado. Pero el hecho sancionado no pudo tener efecto retroactivo, cuando ni aun las observaciones del plenipotenciario español fueron admitidas en el parlamento diplomático (2), ni á la nacion magnánima que tanto habia sacrificado á estraños intereses, le quedó mas recurso que legar á la censura de la imparcial posteridad la torpe conducta del amigo que humilla, para convertirse en dictador que avasalla.

Afortunadamente para nuestro decoro, los españoles que sufrieron sumisos tan menguada humillacion, supieron volver oportunamente por la honra en mejores tiempos conquistada: y grandes como sus predecesores en la resolucion, si no la tomaron inmediata contra un tribuno afortunado, supieron lanzarse á la lucha contra el mas grande emperador que habian producido las edades, y no dejarla belicosos hasta dar en tierra con toda su pujanza. Pero antes de tan heróica empresa aun hubimos de arrostrar nuevas humillaciones, y la historia en sus arranques de entusiasmo nacional, por mas que sean justos, no puede avanzar mas allá de lo que la permite el órden regular de los acontecimientos.

(1) Véase lo dicho en la página 51, nota segunda.
(2) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*



Cuestion de subsidios.

Cálculos de Napoleon para lo futuro.—Nueva guerra con ingleses.—Proyectos agresivos y grandes armamentos.—Admítese la neutralidad española.—Tratado de subsidios.—Reclamaciones de la Gran Bretaña.—Respuestas evasivas.—Armamentos en el Ferrol, y nuevas reclamaciones de Inglaterra.—Disposiciones agresivas contra nuestra Marina.—Hostilidades.—Combate y apresamiento de fragatas españolas.—Nuevas tropelías.—Declaraciones de guerra.—Aprestos contra la Gran Bretaña.—Alianza ofensiva y defensiva con franceses.—Consideraciones importantes.

Las condiciones especiales que formaban el carácter del gefe de la vecina república, y el entusiasmo que á toda la nacion habia comunicado la série brillante de sus triunfos, desvirtuaban notablemente los pactos de Amiens, por la facilidad con que á la prevision menos calculadora se representaba un no lejano rompimiento. La diplomacia española, por su inmediata vecindad y frecuente contacto, estaba en el caso de comprenderlo así mas que otra alguna; y teniendo en cuenta los hazares á que pudiera conducirla una nueva guerra, debia á la par precaverse contra el espíritu de los tratados que en ella pudieran comprometerla.

Antes de entrar en los detalles de la que efectivamente se comenzó al año escaso de la paz general, veamos si el gobierno de nuestra nacion fué mas previsor ó menos inepto de lo que se habia manifestado en los acontecimientos anteriores.

Entre todas las potencias signatarias de la alianza general contra las tendencias de la república, ninguna habia logrado mas ventajas que la Inglaterra, siquiera no fuesen mas que diplomáticas, sobre el coloso que la gobernaba. Napoleon por su parte estaba ansioso de conquistarse en la Gran Bretaña, con un golpe decisivo, toda la preponderancia que ya habia obtenido entre las demas naciones, y tras del respiro conveniente para reponer algun tanto sus trabajadas fuerzas, pretestos habian de sobrarle en que fundar las calculadas agresiones.

La evacuacion de Malta y Alejandria: la reunion del Piamonte á la república, y la invasion de la Suiza por un ejército francés, con el pretesto de restablecer la concordia que se habia alterado entre los cantones, sirvieron grandemente á los proyectos del primer cónsul. Como era forzoso que sucediera, la Gran Bretaña, por conducto de su embajador Wintwoth, reclamó contra las alteraciones que se introducian en el espíritu de los tratados (1). Bonaparte, recibiendo malas amonestaciones, contestó con la altaneria de quien acepta las consecuencias de un proceder torcido, pero meditado; y siempre resuelto á subyugar venciendo, no se contentó con aplazar ó esquivar la satisfaccion debida al gobierno ingles, sino que hizo estampar en los periódicos de París mas fieles á la situacion, ciertas especies que afectaban múy directamente al honor de la Gran Bretaña (2). Por este medio vió puesta en accion la seguridad que tenia de hacer que se resintiera el decoroso orgullo de su eterna rival, y de que á los agravios de la prensa se apercibieran á contestar los argumentos de los cañones.

Desde el punto en que se resolvió definitivamente por ambas partes el rompimiento de las hostilidades, todo el afan de Napoleon, cimentado sobre los mas brillantes planes de operaciones, se dirigió á la realizacion de un fuerte desembarco en Inglaterra, con ánimo de llevar á aquellos estados la guerra terrestre, á que sus condiciones locales los tenian poco acostumbrados. Ya se deja conocer que tan gigante propósito no podria acariciarse sin otros recursos navales que los propios, porque los de Francia eran en estremo escasos para competir por sí solos contra el inmenso poder marítimo de Inglaterra; de suerte que Napoleon echó cuentas desde un principio con las marinas holandesa y española, y así hubo de manifestarlo en privadas combinaciones (3).

Pero de una parte el decoro, y de otra mas interesados cálculos, no le permitieron consignarlo así en sus públicos acuerdos, bien seguro de que una sagaz política y los acontecimientos naturales habian de conducir las cosas al estado preciso en que su interes las necesitaba. Partiendo de este principio hizo alarde de generoso desprendimiento con Holanda, no exigiéndola nada mas que la posesion importante de las plazas que sus tropas ocupaban; y con España, permitiéndola no tomar parte en la contienda próxima, bien que á trueque de retribuciones equivalentes á las condiciones bélicas del malhadado convenio de San Ildefonso: y con ambas potencias manteniendo una comunicacion franca y amistosa, por la cual las escuadras francesas y hasta los corsarios en apuradas situaciones, tuvieran siempre á su disposicion todos los puertos comprendidos en una costa dilatada por muchos centenares de leguas.

Semejante generosidad no dejaba de ser, bien considerada, un nuevo insulto que la superioridad de la república hacia á dos naciones harto desdichadas ya, por ser en estremo débiles en comparacion de quien así las trataba; porque la Holanda no podia hacer mas que su-

(1) Guizot *Revolucion de Inglaterra.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(2) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*
(3) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.* «Para hacer oir este lenguage de la razon tenia respecto á la Holanda la fuerza, pues nuestras tropas ocupaban Flesinga y Utrecht, y para la España el tratado de San Ildefonso.» (Tomo IV, cap. 17.)

cumbir al capricho de las aguerridas tropas estrangeras que subyugaban sus plazas, y sobre la España supeditada lo bastante para no tener voluntad propia, pesaban las naturales consecuencias de su constante roedor, el tratado de San Ildefonso. Es verdad que las condiciones de este no estaban ajustadas para *in æternum*; y que motivos suficientes é imperdonables habia dado ya la república para desatar legalmente los lazos de nuestro compromiso; pero ¿quién osaria poner la mano para verificar la operacion del desenlace? ¿Seria por acaso el mismo gobierno que tan impolíticamente lo habia contraido?.....

De todos modos la propia conservacion aconsejaba no mezclarnos en una nueva guerra: el comercio estaba debilitado sensiblemente por las pesadas discordias marítimas (1): el azote de la peste habia asolado nuestras poblaciones del Mediodia (2); y las listas de matriculados desaparecian completamente de nuestros departamentos (3), tanto por los estragos de aquella enfermedad, cuanto por los efectos de una real órden recientemente espedida por el ministerio del ramo, que permitia el pase voluntario de los marineros españoles al servicio de los buques franceses de la Marina de guerra (4).

Por grandes que fueran las necesidades que de gente y navios tuviera el caudillo de la Francia, eran mayores las consideraciones públicas que estaba en el caso de aparentar con una nacion amiga de cuyos recursos tanto partido se prometia. Es verdad que no eran escasos los que la neutralidad eliminaba de sus grandes combinaciones; que al cabo por el tratado de San Ildefonso estaba la España obligada á mezclar en las operaciones de la guerra veinte y cuatro mil soldados del ejército, mas quince navios, seis fragatas y cuatro corbetas (5): pero en cambio juzgó el gobierno español muy posible satisfacer el compromiso con dinero, sin ofender la susceptibilidad inglesa, y á Napoleon no se le ocultó por su parte, cuanto ganaria en un arreglo que empezase por suministrarle dinero, de que tanto necesitaba, y que al fin no habia de ser bastante para dejar de empeñar en la guerra mas ó menos pronto á las fuerzas españolas.

Para conseguir este resultado con mas seguridad llevó sus exigencias pecuniarias á un estremo inmoderado, y el gobierno español no vaciló en conceder á la república cuanto dinero se le pedia, bien que con el carácter de reserva que la naturaleza del subsidio requeria, á fin de que los agentes de la Gran Bretaña no pudieran quejarse de la proteccion y cooperacion verdadera con que nos ibamos comprometiendo tan abiertamente en las condiciones de la lucha.

El dia 19 de octubre de 1803 se firmó en Paris definitivamente el famoso tratado de subsidios; por el artíulo 1.º «S. M. C. se obliga á proveer á la seguridad de los navios de la república que por los acci-

(1) Ferret. *Causas de la decadencia de la Marina española.*
(2) Berthe. *Précis historique de la maladie qui a régné dans l'Andalousie.*
(3) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*
(4) Depósito bidrográfico. *Coleccion diplomática.*
(5) Artículos 3.º y 5.º de dicho tratado de San Ildefonso. Tambien de este poseo un ejemplar de los que por órden del rey se imprimieron en la Imprenta Real en el propio año en que se acordó dicho tratado.

dentes de mar son actualmente conducidos ó puedan serlo en lo sucesivo á los puertos del Ferrol, la Coruña y Cádiz.» Esto no era otra cosa en el sentido de la integridad, que una consecuencia natural del derecho de gentes; pero como en la aplicacion práctica del capítulo se introdujeron los abusos hasta el estremo de proteger la venta de presas hechas á ingleses en nuestros mares, y á facilitar armamentos que hubieran sido de muy peligrosa realizacion para los franceses en sus puertos, el artículo se convertia en una agresion contra la neutralidad, que la Gran Bretaña no habia de dejar pasar impunemente.

Por el 2.° «El primer cónsul consiente que se conviertan las obligaciones impuestas á la España, por los tratados que unen á ambas potencias, en un subsidio pecuniario de seis millones de francos mensuales (veinte y cuatro millones de reales) que entregará la España á su aliada desde que se renueven las hostilidades hasta el fin de la guerra presente.» (1)

Como es fácil preveer, una contribucion anual de ciento y ochenta millones destinados á una potencia que está en guerra abierta con otra amiga á la cual no se da nada, es indudablemente una declaracion de guerra, la peor que pudiera haberse hecho de nuestra parte á la Inglaterra, en aquellas circunstancias en que la república estaba muy escasa de fondos para proveer á los soberbios armamentos que el primer cónsul proyectaba. Al cabo, tan enorme cantidad representaba un ejército de cien mil hombres abundantemente asistido, ó bien una escuadra respetable de cincuenta navios por lo menos; de suerte que ya debian suponer la Francia y la España, que la neutralidad no podria durar entre españoles é ingleses mas tiempo que el que estos tardaran en averiguar las verdaderas condiciones con que Napoleon la permitia.

Es verdad que tratado de tan alta importancia convenido entre dos naciones que estuvieran igualmente interesadas en guardarlo con el mas profundo secreto, no era fácil que pudiera remotamente descubrirlo una tercera, cuya seguridad é intereses afectara; pero no era á la Francia muy conveniente la reserva, si habia de llevar adelante el propósito de mezclarnos oportunamente en las operaciones de la guerra; y aunque al dar todos los historiadores que me han precedido la noticia de que dicho tratado de subsidios fué pronto entendido por la Gran Bretaña, nada sospechen del conducto por donde se violó el secreto estipulado, no me parece muy fuera de camino la inclinacion á creer que esta circunstancia entraba inmediatamente en los cálculos del primer cónsul, y que á su política debió la Inglaterra los graves y alarmantes rumores por donde llegó á entenderlo.

Con efecto: el primer cónsul en el estudio de sus grandes combinaciones al tratar de Holanda y España habia dicho: «Sin duda estas dos potencias hallarian muy cómodo no resolverse á ningun partido; asistir á nuestras derrotas si somos vencidos, y aprovechar nuestras victorias si somos vencedores; mas las cosas no andarán así: *tendrán que com-*

(1) Cantillo. *Coleccion de Tratados.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*—*Memorias del príncipe de la Paz.*—Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*

batir con nosotros, como nosotros, con iguales esfuerzos» (1). Estaba convencido de la nulidad de sus recursos navales para abatir á la reina del Océano y no se retrajo de decir: «aislados, reducidos á nuestras propias fuerzas, seriamos insuficientes y batidos.» (2) Luego la union de las escuadras españolas era una indispensable necesidad para su propósito de agresion contra la Gran Bretaña, y ya no era mas que de oportunidad la cuestion de hacerlo entender así, para que su poderosa voluntad se obedeciese. Por esto, sin duda, se supo en Lóndres que habia un tratado secreto de subsidios de muy subidas cantidades; pero estas se reservaron cuidadosamente para tener tiempo de cobrar algunas partidas, en tanto que se cambiaban las correspondientes notas entre los gabinetes inglés y español sobre la verdadera importancia de dichas sumas. Con semejante política tenia tiempo el primer cónsul de madurar sus combinaciones, y en los momentos críticos de practicarlas, una sola palabra le bastaria para que las fuerzas españolas se vieran obligadas á combatir al lado de sus escuadras.

Como quiera que sea, la política de Napoleon ó la debilidad de los plenipotenciarios que vendieron el secreto al gobierno de Londres, produjo el efecto apetecido para las combinaciones de la Francia. Formuláronse muy graves y justas quejas de parte de la Inglaterra, exigiendo siempre la declaracion del tratado de subsidios: contestóse á ellas por nuestro gobierno con sofísticas evasivas, y entre el giro que las comunicaciones fueron tomando, y los abusos que á la sombra de nuestra amistad cometian los franceses en las costas y puertos de España contra los buques de Inglatera, no era difícil entrever la seguridad de un próximo rompimiento (3).

Concurrió indudablemente á precipitarlo un acontecimiento puramente local, sin miras políticas ulteriores; pero que sirvió de justo motivo de alarma á la Gran Bretaña, y de estímulo al calor de los sucesos que á la guerra nos conducian. Fué un motin popular ocurrido en Bilbao por causas agenas á la ilustracion de esta historia; pero muy suficientes para complicar la cuestion internacional que con el gobierno de Londres se estaba discutiendo. Para acudir con fuerzas bastantes al lugar del desórden se dispuso en el Ferrol el armamento de tres navios y el embarco de algunas tropas; pero á par de los nuestros, embergaron para darse al mar, otros dos navios y una fragata franceses que en dicho puerto estaban bloqueados por una division inglesa. El comandante del crucero britano, ignorante de lo que pasaba, pero seguro de lo que veia, pidió prontos refuerzos á las mas próximas escuadras: el embajador inglés en la córte de Madrid hizo muy sérias manifestaciones á nuestro ministro de Estado: el gobierno de Londres, alarmado por el contenido de las comunicaciones recibidas, y no satisfecho aun por el de España á las esplicaciones que exigiera, redobló sus fuerzas al frente de nuestros puertos, y todos los almirantes y gefes de division

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(2) Idem. *Idem.*—Idem. *Idem.*
(3) Archivo de la secretaría de Estado. *Comunicaciones diplomáticas de la época.*—*Memorias del príncipe de la Paz.*

empleados en el crucero de las costas españolas, recibieron órden espresa de no permitir de los departamentos la salida de nuestros navios armados en guerra, por ningun motivo ni pretesto, á fin de asegurar la neutralidad pactada. Afortunadamente en esta cuestion el gobierno de Madrid calmó pronto todos los recelos de la Gran Bretaña, haciendo desembarcar y marchar por tierra hasta Bilbao aquellas tropas que contra el motin popular se habian destinado: y aunque todavia, por no desarmarse completamente los navios, hubo muy sérias contestaciones de una y otra parte, aquella alarma se apaciguó, y las cosas en cierto modo volvieron al estado, harto grave, que anteriormente habian tenido (1).

Con todo: las negociaciones diplomáticas llegaban á su término, porque así iba ya conviniendo á la política del primer cónsul. El campamento de Boulogne empezaba á tomar formas agresivas contra la Gran Bretaña, por mas que nada de su objeto principal se hubiese publicado: los departamentos de la Francia occidental aprestaban todos sus recursos navales: buques de guerra, tropas auxiliares, bastimentos de transporte, todo anunciaba alguna grande empresa marítima; y la Inglaterra, no pudiendo menos de comprender el verdadero destino de aquellas fuerzas, ademas de combocar en su auxilio á todas las potencias naturalmente enemigas de la Francia, se vió en la absoluta necesidad de poner en claro las tendencias pasivas de las que, sirviendo de aliadas á Napoleon, se declaraban neutrales.

Una formal declaracion de guerra contra la república bátaba, dió á Napoleon la seguridad de disponer inmediatamente y conforme lo habia previsto de las fuerzas holandesas; y la actividad que tomaban las exigencias diplomáticas respecto á la publicacion del tratado de subsidios, iba á marcar igualmente el destino de las escuadras españolas.

Ya Mr. Frere, embajador ingles en nuestra córte, habia dicho muy formalmente en nota escrita al gobierno español, que veia en su conducta un justo motivo para declararnos la guerra: y para que disculpa alguna no pudiera alegarse para mantener por mas tiempo la agresiva neutralidad que con aquella nacion sustentar queriamos, así se esplicaba en su nota: «La Inglaterra no hace reconvencion alguna, lamenta lo que existe: ninguna satisfaccion pide, se limita á hacer una justa declaracion de los perjuicios que sufre; *y si llegase á verse en la necesidad de romper las hostilidades, no necesitaria mas declaracion que la que ya tiene hecha*..... Los preparativos de la Inglaterra están hechos hace tiempo; la Península se halla circundada por escuadras británicas, y sus comandantes no esperan mas que la órden de ponerse en movimiento..... Debo prevenir á V. E. que al indicar estas condiciones, comunico la última resolucion de mi gobierno, con la seguridad de que una contestacion negativa ó poco satisfactoria tendrá las consecuencias

(1) Fuera larga é inconducente tarea la de consignar y calificar aquí todas las comunicaciones que por los sucesos de Bilbao y el armamento del Ferrol se cambiaron entre España é Inglaterra. El archivo de la secretaria de Estado, de cuyos importantes documentos poseo algunas copias, y las obras ya citadas y otras muchas que tratan de aquellos sucesos, dan sobrados detalles á quien mas por menor desee enterarse.

inmediatas que me he esmerado en evitar tanto tiempo» (1).

Aunque no son tales las prácticas sancionadas por la buena política para romper definitivamente las hostilidades contra una potencia enemiga, no hay duda que la declaracion de guerra estaba ya comunicada de hecho, con tanta mas autoridad cuanto que el gobierno español no supo contestar á aquel despacho con mas convincentes razones de las que anteriormente habia empleado; puesto que las condiciones del tratado de subsidios continuaron envueltas para la Inglaterra, en las siniestras tinieblas del mas profundo secreto.

Con todo, parece como que la Gran Bretaña todavia esperaba una coyuntura para apartarnos de la funesta alianza francesa que tanto daño habia causado y continuaria causando á nuestros mas positivos intereses: pero la ocasion, lejos de ser favorable á tan ventajosas disposiciones, torció los afectos hácia el terreno de las hostilidades, y el proyectado armamento del Ferrol marcó los límites á la prudencia que hasta allí se habia tenido.

El gobierno ingles, menospreciado en sus negociaciones, acometido en sus intereses y hasta cierto punto insultado en su bandera, comprendió la necesidad de poner coto á los escesos de una solapada alianza; y aunque la guerra seguia esquivándola á costa de marcadas humillaciones, ya no pudo prescindir de tomar en los procederes una parte tan activa como convenia á su decoro. Supo, tras los sucesos del Ferrol, que una division de cuatro fragatas españolas venia cargada de caudales para el gobierno, con destino á Cádiz, y procedente de Lima y Buenos Aires, é inmediatamente procuró detenerla y conducirla á sus puertos como en calidad de rehenes, para obligar á España á entrar por las vias de la justicia y del derecho sin necesidad de hacer uso de las armas. Al efecto fué destacada para recibir dicha division otra inglesa de igual número de fragatas, bien que de mayor porte y mejor tripuladas de marinería y artilleros: y he aquí precisamente donde estuvo la torpeza del gobierno ingles, ó á lo menos de su almirantazgo, si con efecto pretendia evitar un *casus belli*. Al propio tiempo se comunicaron nuevos despachos á todos los comandantes de los cruceros ingleses, con órdenes terminantes para que detuvieran todo buque de guerra español que tratara de salir ó entrar en nuestros puertos; y el que mandaba el bloqueo al frente del Ferrol lo hizo así saber al capitan general de Galicia, el cual dió inmediata cuenta al gobierno (2). Si se pesan con imparcialidad todas las circunstancias mencionadas, y se hace mas caso que de los intereses ofendidos, de la verdad de los sucesos posteriores, veremos que todos los cargos dirigidos contra la Inglaterra por el apresamiento de las fragatas en cuestion, quedan reducidos únicamente al que se puede hacer á su falta de prevision en el envio de las fuerzas que habian de verificarlo.

Las cuatro fragatas de nuestra armada de guerra conocidas por los

(1) *Nota diplomática del embajador ingles, pasada á nuestro gobierno con fecha 24 de enero de 1804.*

(2) *Copia de carta del almirante Cochrane al capitan general de Galicia fecha el 27 de setiembre de 1804, y comunicacion de este al ministro de la Guerra en la propia fecha.*

nombres respectivos de *Fama*, *Medea*, *Mercedes* y *Clara*, y mandadas en el propio órden por los capitanes de navio don Manuel Zapiain, don Francisco Piedrola, don Manuel Goicoa y capitan de fragata don Diego Alesson (1), todos bajo el mando en gefe del de escuadra don José de Bustamante y Guerra que arbolaba su insignia en la segunda de dichas fragatas, dieron vista al cabo de Santa Maria en la mañana del 5 de octubre con la procedencia y cargamento que ya he dicho en anteriores líneas, y ánimo resuelto de entrar en Cádiz el 6 si contrarios vientos no se lo estorbaban. La division de fragatas inglesas destacadas para detener á las españolas, bajo las órdenes del comodoro Moore, y compuesta de las *Infatigable*, *Anfion*, *Medusa* y *Libely* cruzaba constante por aquellas aguas; y tan pronto como las nuestras se descubrieron desde los topes, largó fuerza de vela para aproximarse y cumplir las instrucciones de su almirantazgo.

La diligencia que hacian los buques ingleses tan marcada en sus maniobras, como si se tratára de la oportunidad de un combate, obligó á que en los nuestros se tomáran todas aquellas providencias que la prudencia aconseja en tan arriesgados casos; de suerte que las cuatro fragatas españolas formaron su línea de combate, mura á babor con los zafarranchos hechos, y toda la gente en sus puestos respectivos se dispuso á esperar el resultado de aquel siniestro percance. Los ingleses, mas orientados por su parte y menos seguros de que la empresa se terminára pacíficamente, tambien formaron en línea de bolina á barlovento, barloándose cada fragata con otra de las españolas así como fueron acercándose al mar del combate, y en ambas divisiones se largaron los gallardetes y banderas, con todas las formalidades debidas por ordenanza.

En pos de algunas contestaciones cambiadas á la vocina entre las dos fragatas principales, la del comodoro inglés envió á la *Medea* uno de sus botes con un oficial parlamentario, el cual manifestó terminantemente al general Bustamante la órden que tenia su gefe de conducir aquella division española, en calidad de detenida, á los puertos de Inglaterra. Tan estraña novedad comunicada por tales fuerzas, no podia dejar á la duda el mas pequeño pretesto para entrometerse en los acuerdos que el decoro estaba dictando.

Cuatro eran las fragatas españolas á que la Gran Bretaña queria hacer servir de rehenes para conducir á nuestra diplomácia por la senda de lo justo; pero no eran mas que otras cuatro las que el almirantazgo habia enviado para que se cumplieran los deseos del gobierno de Jorge III: y aunque es verdad que todas ellas y cada una eran de mucho mayor porte que las nuestras, tambien es cierto que en los lances de honor, cuando la diferencia muy superior en número no evita la efusion de sangre, jamás se debe mirar la estatura de la parte contraria. Así lo comprendió inmediatamente el general español, y así lo comprendieron tambien todos los gefes y oficiales á quienes comunicó la novedad del suceso; y aunque, por atencion á la inteligencia de

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes para la historia de la Marina.* ms.

ambas naciones, se hicieron al parlamentario inglés muy justas observaciones, así que este insistió en la detencion ó el combate, nuestros dignos oficiales se pusieron sin vacilar de la parte del combate, y al efecto se hicieron las señales para recibirlo estrechando las distancias.

Serian como las nueve y cuarto de la mañana cuando la capitana inglesa disparó un cañonazo con bala que sirvió de señal para comenzarse la pelea, la cual sostuvieron nuestras fragatas con las respectivas enemigas de su traves tan brillantemente que, á la media hora de fuego, ninguna ventaja se advertia por una ni otra parte, no obstante la superioridad de los ingleses, superioridad que inmediatamente debiera haber decidido la victoria. Pero quiso la mala estrella de nuestros marinos que la tercera fragata de su línea se volára en aquellos momentos de indecisiva fortuna, y entonces los ingleses ya no pudieron dudar ni un solo instante del éxito del combate, como no dudaron los españoles, por mas que á la desesperada continuáran batiéndose.

Con efecto: no fueron aquellas *las luminarias de la victoria*, como en su sencilla pero exacta elocuencia habia llamado el Gran Capitan al incendio de sus municiones en la batalla de Cerinola (1): eran, por el contrario, el rayo asolador que habia de producir la general destruccion de nuestra brillante Marina, en la inmediata guerra que con aquella accion se inauguraba (2).

Tan pronto como se verificó aquella terrible catástrofe en que perecieron sobre trescientas personas y muchos intereses, la fragata *Anfion* que habia sostenido el combate contra la *Mercedes*, dobló á la *Medea* que ya estaba harto maltratada por los fuegos de la *Infatigable*, y entre ambas por las aletas continuaron batiéndola con especial cuidado de privarla de todo gobierno. No se pasó mucho tiempo sin que los deseos del enemigo se vieran cumplidos en toda forma: la *Medea*, despues de cinco cuartos de hora de tan desigual combate, tenia arruinado todo su aparejo, sus palos mayor y mesana atravesados, la verga seca en pedazos, faltos muchos brandales y obenques, la escota y estay mayor, la driza, braza y escotin de gabia y de juanete con gran porcion de cabulleria, y finalmente con todas las velas acribilladas é

(1) *Crónica del Gran Capitan.*—Guichiardini. *Istoria d' Italia.*—Pulgar. *Sumario de los hechos del Gran Capitan.*—Duponcet. *Historia de Gonzalo de Córdoba.*—Bernaldez. *Reyes Católicos* ms.—Oviedo. *Quinquagenas y batallas.* ms.—Giovio. *Vitæ Illust. Virorum.*—etc.—Padilla, al referir este suceso en la *Crónica del rey D. Felipe I.* ms. dice que las tales palabras fueron dichas al Gran Capitan por boca *de un caballero de la órden de San Juan, llamado Leonardo, que fué ayo del duque de Calabria.* (Biblioteca del Escorial); pero todos los demas autores escriben que fué el mismo Gran Capitan quien las dijo.

(2) Los ingleses, para descargar de su conciencia el lamentable suceso de la *Mercedes*, dijeron que la esplosion habia sido causada por la mala costumbre que tenian los artilleros españoles de colocar á los costados de los cañones, en el acto de hacer el zafarrancho de combate, ciertos cajones llenos de cartuchos. *(Publicista de Lóndres del dia* 1.° *de noviembre de* 1804*)*. Pero entre ellos no faltaron historiadores imparciales que hallaron la causa en su verdadero orígen, y este no podia ser otro que la imprevision, sino mala intencion del almirantazgo, que supuso malamente que cuatro fragatas de guerra podrian rendirse á otras cuatro sin hacer uso de los cañones. «Entre las mismas personas que creyeron conveniente la detencion de estos buques, muchas pusieron en duda el derecho y la justicia del hecho; y muchas de las personas para quienes el derecho era claro eran de opinion que se debia haber mandado una fuerza mas imponente para ejecutar esas órdenes, de manera que el general español hubiera tenido un motivo honroso de entregar sus buques sin acudir á los hazares de un combate.» (William James. *Historia naval de la Gran Bretaña)*. La traduccion de las anteriores líneas pertenece al señor de Marliani en su *Vindicacion de la Armada española.*

inútiles, por lo cual su rendicion era de todo punto indispensable. Ademas: las tripulaciones, en el acto de rebasar la línea equinoccial durante su viaje, habian contraido una especie de calentura epidémica que, sin ser peligrosa, habia debilitado grandemente las fuerzas de las cuatro fragatas; de suerte que no habia género de ventaja ni superioridad que no estuviera ya de parte de los ingleses; pero aun así la *Medea* siguió batiéndose contra las dos enemigas, y tal vez hubiera continuado hasta la desesperacion, si el general no hubiera advertido, lleno de sorpresa, que la capitana inglesa se echaba encima con la innoble intencion de practicar un sangriento abordage para poner decidido término á aquella pelea.

En tan peligroso estremo, y cuando ya la defensa de nuestra division habia alcanzado bastante honra para el pabellon, y gloria sobrada para los que á su sombra combatieran, el general Bustamante hizo arriar la bandera, y los buques ingleses entraron inmediatamente á marinar su fragata, bien que protestando nuevamente que no la llevaban en calidad de prisionera y sí solo como detenida, por lo cual las insignias españolas volvieron á tremolar en sus lugares respectivos.

La fragata *Clara*, con la *Libely* por su banda, seguia batiéndose con teson y entusiasmo: su tripulacion habia perdido ya cinco hombres muertos y cuarenta y siete heridos, seis de estos muy gravemente: sus palos, velámen y jarcia tambien estaban destrozados, y algunos balazos recibidos á flor de agua amenazaban echarla á pique; pero el espíritu de su gente no se habia rendido aun, ni se hubiera rendido quizá en todo el combate, si ya sola no se hubiera visto acometida por las dos fragatas enemigas que de la *Medea* se habian desembarazado despues de marinarla. La situacion, por lo tanto, no podia ser mas peligrosa, y un cuarto de hora despues que la *Medea*, se rindió á los ingleses la *Clara*, para ser conducidas ambas al puerto de Plimouth en el concepto de detenidas, sus tripulaciones como gente neutral, bien que detenidas tambien como los buques, y sus caudales depositados en el banco de Londres (1).

La *Fama* no fué mas feliz que las otras dos, bien que su defensa se prolongára mas tiempo. Combatida con vehemente intencion por la *Medusa*, que se habia situado por su aleta de babor á tiro de pistola, recibió varias descargas que la desconcertaron una parte de su gobierno, rindiendo su palo de mesana, acribillando sus velas cortándola muchos cabos de la banda del combate: la hicieron pedazos un medio tablon de la misma; la metieron tres balazos á flor de agua, y finalmente la pusieron fuera de pelea tres hombres muertos y muchos heridos. Tal era su estado cuando divisó la rendicion de la *Clara* despues de la *Medea* y del incendio de la *Mercedes*, por lo cual parece como que la razon aconsejaba resignarse á seguir la desgracia de sus compañeras. Las disposiciones del comandante, sin embargo, se revelaron contra la ley natural de los sucesos.

Tan pronto como cesaron los últimos fuegos de la *Clara*, y á pesar

(1) *Parte enviado por el gefe de escuadra D. José de Bustamante y Guerra, desde Plimouht á 20 de octubre de 1804.*

de los descalabros recibidos en los elementos de su gobierno, trató de ganar á todo trance el barlovento á la *Medusa*, cuya intencion consiguió á los veinte minutos de su empeño, no obstante de haber aflojado el viento: pero al forzar de vela con ánimo de zafarse de posicion tan desventajosa, se rindió su mastelero de gabia y tuvo la desdicha de ver enteramente cortada su cangreja, en la cual habia puesto el equipage de la fragata española todas sus esperanzas de salvarse.

Los fuegos que de una á otra parte se cruzaban entre la *Fama* y la *Medusa* tenian indeciso el éxito de aquel combate parcial, del cual, por la ventaja del barlovento que nuestra fragata tenia, hubiera sido muy posible que saliéramos mejorados; pero así que la *Medea* y la *Clara* quedaron aseguradas convenientemente entre las *Infatigable* y *Anfion*, se destacó la *Libely* en refuerzo de la *Medusa*, y á la hora y media de caza logró situarse por el costado de barlovento de la *Fama*, á tiro de pistola, y comenzó sus fuegos con disparos de metralla. La *Medusa*, que á par del barlovento habia perdido grandemente su distancia en términos de que apenas con bala rasa alcanzaba á las baterias de la *Fama*, arribó entonces sobre esta, y secundada por la *Libely* redobló el combate todavia sostenido por espacio de una hora.

Al fin: á las doce y media de aquella terrible mañana, viéndose el comandante Zapiain sin ningun cabo en ambos costados, los palos y vergas acribillados y casi fuera de uso, rota la caña del timon, cinco balazos á flor de agua y cinco pies de agua en bodega, y su tripulacion mermada en el respetable número de once muertos, cuarenta heridos y diez contusos, mas el comandante y cuatro oficiales, se rindió la fragata á las dos superiores que tan encarnizadamente y por tanto tiempo la habian combatido; y estas, despues de marinarla y tributar á los oficiales, soldados y marineros los mas subidos elogios por su heróico comportamiento, la condugeron al puerto de Gosport, no sin intenciones repetidas de abandonarla, por el fatal estado en que se hallaba de resultas del combate (1).

No concluiria dignamente la relacion de tan infausto suceso, sin hacer dolorosa mencion de otro que tuvo lugar en la escuadra, y que llenó de horror y lástima á cuantas personas llegaron á entenderlo. Como mayor general y segundo gefe de la division venia empleado en la de aquellas fragatas el capitan de navio don Diego de Alvear, entendido oficial que de veinte años hasta entonces se habia entretenido de órden del gobierno en la demarcacion de límites del Rio de la Plata. Habiase embarcado en la *Mercedes* en clase de pasagero, con toda su familia, que consistia en su señora, ocho hijos, el mayor cadete de dragones de Buenos Aires, y un sobrino; pero el dia antes de dar la vela del puerto de Montevideo, y por enfermedad del que lo era propietario, obtuvo el empleo referido de mayor general de la division, y como tal trasbordó á la fragata capitana, dejando en la *Mercedes* para

(1) *Parte dirigido por el capitan de navio D. Manuel Zapiain al director general de la Armada, desde Gosport á 8 de noviembre de 1804.* Este parte y el anterior, así como otros muchos datos que me han servido para escribir la relacion de este combate, los he merecido á la amistad del capitan de navio señor D. Francisco de Paula Pavia.

la terrible desdicha que le esperaba, á toda su familia, escepto el hijo primogénito.

Cuando se comenzó el combate á vista del cabo de Santa Maria, el señor de Alvear estuvo en el lleno de sus deberes hasta que tuvo lugar la espantosa voladura: desde entonces, y por la terrible pérdida que acababa de padecer, apenas le quedaron ánimos mas que para acudir á la salvacion de aquellos pedazos de su alma. Todos los botes de las restantes fragatas se echaron al agua en socorro de los náufragos; pero aunque el auxilio hubo de alcanzar á mas de cincuenta personas, ninguna era de la desdichada familia de Alvear, porque toda habia perecido entre las ondas del Océano y la esplosion de aquel incendio. En todas partes se hicieron lenguas de aquella terrible desdicha; el nombre de Alvear no volvió á pronunciarse sin verter abundantes lágrimas, y el gobierno inglés, que tal infortunio habia provocado, se apresuró á remunerar en lo posible al desventurado marino español, cuanto de sus intereses se habia sepultado, con su familia, en la profundidad del Atlántico (1).

La gravedad del apresamiento y combate de nuestras fragatas, interesadas en metálico por la considerable cantidad de *cuatro millones, setecientos treinta y seis mil, ciento cincuenta y tres pesos fuertes*, mas algunas mercancías y otros artículos de gran precio (2), acrecentó el conflicto que de tanto tiempo trabajaba á los hombres de estado de ambas naciones, y á Napoleon le hizo saborear el placer de ver sancionadas por los hechos las combinaciones de su inmensa política.

Vanas fueron las quejas y reclamaciones de nuestro gobierno, y mas vanas aun las protestas de la diplomácia inglesa, ni los discursos y declamatorios artículos de las oposiciones en el parlamento y en la prensa. La cuestion de subsidios permanecia intacta en los propios términos que se habia comenzado, y los cruceros ingleses, conservando las mismas órdenes que habian recibido por consecuencia del armamento del Ferrol, siguieron cazando y batiendo á cuantos buques de guerra españoles tenian la fortuna de alcanzar, siempre inferiores en fuerza.

El dia 23 de octubre, el navio inglés *Donnegal*, y la fragata *Medusa* rindieron, tras de vigoroso combate convenientemente sostenido de nuestra parte, á la fragata española *Santa Matilde*, que de Cadiz habia salido á la vista y sin oposicion de los buques ingleses allí fondeados; y en 19 de noviembre siguiente el propio navio hizo sufrir la misma suerte á la fragata *Anfitrite*, y por cierto con harta mengua del comandante inglés Sir Richar Sohn Stranar, que mandó romper el fuego en los momentos de estarse comunicando amistosamente con el comandante de nuestra fragata don Juan José Varela, el cual perdió la vida en aquel desigual combate (3).

Semejantes procederes no tenian ya posible disculpa, ni era fácil, por lo tanto, que las reconvenciones diplomáticas pudieran encontrarla. La simple detencion de la division procedente de América con recursos

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.* ms.—Marliani. *Vindicacion de la Armada Española.*—William James. *Historia naval de Inglaterra.*

(2) Estado de las fragatas segun salieron de América, en la *Coleccion de documentos importantes* que poseo ms.

(3) Pavia. *Coleccion etc.*

metálicos que pudieran emplearse en beneficio de los aprestos franceses, hubiera podido pasar considerada como un medio hábil y no muy ilegal para mejorar el estado de las reclamaciones inglesas, en virtud de la escasa satisfaccion que en nuestra corte alcanzaban; pero la continuacion de las hostilidades cuando los tratos se seguian sosteniendo de una y otra parte, y aquella fiereza demostrada en el combate contra fuerzas infinitamente menores, y como tales poco menos que indefensas, no podian considerarse ni se consideraron mas que como un decidido afan de romper, y por lo tanto al gobierno español no le quedó mas recurso que declarar la guerra á la Gran Bretaña. ¡Recurso fatal para nuestros intereses, y de júbilo y entusiasmo para los súbditos britanos que lo celebraron con públicas fiestas!..... (1)

Nada de formalidades hubo en aquella manifestacion exagerada, que por via de declaracion de guerra hizo el gobierno insertar en todos los periódicos de España. Se calificaban de infames y malvados los procederes de los buques ingleses, y sin la pompa y ostentacion que en tales casos son de costumbre, se autorizaba á todo armador y corsario para proceder en daño de Inglaterra; se decretaba la retencion y embargo de cuantos bienes pudieran haberse en nuestros dominios de súbditos ingleses, y finalmente, se daban terminantes órdenes á los buques de guerra para que la hiciesen cruda y obstinada contra las banderas de la Gran Bretaña.

El tal manifiesto llevaba la fecha del dia 12 de diciembre (2); y en 11 de enero siguiente apareció en los periódicos de Londres otro bastante mas diplomático, espedido con todas las formalidades de costumbre en pleno consejo, y sin ninguna de aquellas palabras ofensivas que tanto abundaban en el de nuestro gobierno (3). A semejantes documentos era forzoso que siguiera un tercero mas importante, el de alianza ofensiva y defensiva con el reciente imperio de los franceses; pero aunque este se hizo, fué secreto como otros muchos, y los españoles no tuvieron por entonces ocasion de analizar su conveniencia (4).

(1) Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*—Arnouldt. *Sistema marítimo de Europa.*

(2) *Gacetas de Madrid del año de* 1804.

(3) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

(4) El emperador, que sobre la costa occidental de Europa tenia reunidos de sus estados sobre doscientos mil hombres, y en juego toda la marina francesa, no pidió á España para entrar en la guerra mas que veinte y nueve navios y cuatro fragatas, ó á lo menos veinte y cinco navios y las mismas cuatro fragatas, todos armados, tripulados y bastecidos para seis meses de campaña. Del ejército de tierra no quiso tampoco mas auxilio que el de cuatro mil soldados con veinte piezas de campaña, todo con buena dotacion de municiones. Por el artículo 5.° del tratado, el Rey Católico y el Emperador se comprometen á aumentar en cuanto puedan sus armamentos navales con todos los navios y fragatas que sucesivamente puedan construir y habilitar en sus respectivos departamentos. El 7.° es casi de fórmula en todos los tratados, y consiste en que ninguna de las partes pueda, separada de la otra, hacer la paz con Inglaterra; y en cambio de todo lo dicho, el Emperador por el artículo 6.° garantiza á España la integridad de su territorio, y la restitucion de las colonias que pudieran serle tomadas por ingleses durante la guerra, etc. Al ratificarse el tratado por el rey de España consignó lo siguiente: «Ratifico este convenio, y haré, además de lo que se halla estipulado, todo cuanto la situacion de mi reino me permita, para vengar la ofensa hecha á mi honor y al de mis vasallos por los súbditos de la Inglaterra.—Aranjuez 18 de enero de 1805—firmado—*Yo el rey.*» Esta promesa no era mas que una obligacion impuesta por la declaracion de guerra hecha anteriormente; pero que, por el estado lastimoso de nuestros departamentos, no llegó á tener efecto. Harto lo sabia el monarca y así constaba tambien en el convenio, por espresa declaracion del plenipotenciario español que lo fuera cerca del

Nunca el estado de la Francia moderna, por sus especiales circunstancias y proyectos agresivos, podia apreciar con mas entusiasmo á su lado la importancia de nuestras fuerzas navales. El coloso afortunado que en sus laureadas sienes acababa de ceñirse una corona sobre las ruinas de una república, la cual pretendia encubrir el pasado de sus sangrientos escesos con el purpúreo manto de un imperio poderoso, se hallaba mas que nunca abocado á uno de aquellos momentos decisivos en que la suerte de una batalla ó el éxito de un movimiento estratégico deciden del porvenir del mundo.

Numerosos aprestos ocupaban la atencion de la espantada Europa sobre las costas, rias y puertos de la Francia y la Holanda. Los campamentos de Texel y Boulogne se reforzaban cada dia con nuevas y aguerridas huestes aliadas al imperio, que de todos los puntos amigos acudian, y ya se consideraba la Inglaterra como el campo señalado con el dedo de la Providencia para terminar en una sola batalla la gran cuestion del imperio universal, que entonces se estaba agitando con mayor fuerza que nunca (1).

Pero el canal de la Mancha, aquel dique terrible donde se estrellára el inmenso poder de Felipe II, despues de haberlo dominado con sus pacíficos mandatos, estaba de por medio sembrado de escuadras numerosas resueltas á disputar su paso palmo á palmo; y en semejante estado la concurrencia de las fuerzas españolas para aumentar los recursos de Napoleon contra la Gran Bretaña, sino podia sorprenderle agradablemente por la novedad, pues era suceso con que desde mucho antes contaba, no hay duda que hubo de satisfacer su natural orgullo, por la influencia que ejercia en todos los ánimos dispuestos á la guerra.

La que nosotros declaramos entonces á la Inglaterra, no hay duda que era una consecuencia legítima de los compromisos contraidos anteriormente, primero por la conducta torcida y nulidad diplomática de nuestro gobierno; luego por la habilidad de los agentes de la república, que supieron envolvernos en el tratado de San Ildefonso; mas tarde por la insinuante persuasiva del primer cónsul, cuando supo arrancarnos el convenio de subsidios, y finalmente por la omnímoda voluntad del emperador Napoleon, que así lo habia decretado en las vastas combinaciones de su inmenso poderio. Pero ya conducidos á ella, no hallo razon alguna para que por autores españoles se censuren ágriamente las condiciones del último tratado entre el emperador de los franceses y el rey de España don Carlos IV.

Es verdad que fuera de las últimas ofensas hechas á españoles por los buques de la marina inglesa, á la vista de nuestras costas, ofensas á

emperador el ilustre general Gravina, el cual escribió en dicho convenio la siguiente: «Nota.—El embajador cree de su obligacion y de su sinceridad añadir la nota siguiente:—Los treinta navios que se piden podrán estar listos para la época designada; mas creo que no será posible reunir las tripulaciones necesarias para el dicho armamento, y que sera todavia mas difícil fabricar los seis millones de raciones que son necesarias para seis meses de campaña, y así lo he demostrado con mayor amplitud en mi nota y en todas mis conferencias. Paris 5 de enero de 1805.—firmado.—*Gravina*.

(1) Saint-Laurin. *Historia de Napoleon Bonaparte.—Historia de la Guerra de España contra el emperador Napoleon*, (Por una comision de oficiales del ejército.)—Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Dumas (General Mathieu.) *Précis des évenements militaires.*

que habia dado lugar la estremada condescendencia de nuestro gobierno con franceses, ó mejor y mas cierto: la dominadora é irresistible política de Bonaparte, ninguna cuestion española teniamos que ventilar sobre el canal de la Mancha ni en otro cualquier mar de batalla, sosteniéndola contra las escuadras de Inglaterra. Pero cualesquiera que hubiesen sido los antecedentes que lamentamos ¿dejaban acaso de existir los agravios ya dichos, y podiamos prescindir de ventilarlos con las armas, cuando otras satisfacciones no podiamos exigir en virtud de nuestra parcialidad y ayuda prestada á franceses, y de la gravedad que tuvieran las últimas agresiones?

A la España, en el caso á que habia llegado por su impolítico gobierno, no le quedaba mas recurso que el de volver por su honra, públicamente mancillada: y hallándose, por lo tanto, en la precision de hacer la guerra, nada hay que merezca censura en las condiciones del último tratado. Por ellas parece como que el emperador impone su voluntad á nuestra nacion, que no debe reputarse mas que como una aliada suya en la guerra; pero esto en realidad se debe considerar de muy distinta forma, y para ello es forzoso reconocer ante todo la superioridad moral y material que entonces tenia verdaderamente el imperio frances sobre cada una de todas las demas naciones. Y por lo que hace al emperador ¿qué otro monarca pudiera competir con su génio en la combinacion de las grandes operaciones? En su época, absolutamente ninguno. ¿Y habremos de estrañar entonces que en el mas inteligente, sobre ser el mas fuerte, se depositase la confianza de sus aliados, y que, al ajustarse un tratado, se hiciera con arreglo al plan general trazado de antemano, producto de sucesivas observaciones, y aprobado definitivamente por el primer caudillo de aquella alianza?

Por lo demas, las condiciones del tratado no eran como se supone, *sacrificios exigidos á nuestra debilidad y condescendencia;* sino condiciones impuestas por el agravio recibido de la Gran Bretaña á la sustentacion íntegra de nuestro decoro. Para examinar los preliminares de aquella guerra, es necesario prescindir por un momento de todos los sucesos anteriores, y examinar la justicia del empeño. O el desafuero cometido contra las últimas fragatas, y la detencion de las cuatro primeras, merecia la consideracion de un rompimiento, ó no lo merecia. En el primer caso, que fué el aceptado por el gobierno español, teniamos la obligacion absoluta de emplear contra la Gran Bretaña todos nuestros recursos marítimos y terrestres, sin concretarnos á treinta ó menos navios de línea, y á cuatro mil ó mas hombres de tropas del ejército. Unidos á los franceses, y con arreglo á las condiciones del convenio, que tan amargamente se censuran, no teniamos necesidad por el pronto de mayores aprestos; luego el tratado nos proporcionaba en rigor, muy considerables ventajas, y las garantias de restitucion, en el mismo consignadas, eran una adquisicion mas, que dificilmente pudieramos haber alcanzado peleando solos y por nuestra cuenta. La filosofia de la historia, para ser verdaderamente justa, es necesario que cierre las puertas de la pasion al raciocinio del entendimiento.

Guerra contra ingleses.

Aprestos españoles en los departamentos.—Inconveniente situacion de las escuadras, y proyectos de Napoleon para reunirlas.—Cálculos estratégicos y planes de campaña.—Marina francesa: Villeneuve.—Marina española: Gravina.—Marina inglesa: Nelsson.—Empiézanse las operaciones.—Toma del fuerte del Diamante en las Antillas.—Apresamiento de un convoy.—Preséntase Nelsson en las aguas de América.—Precipitacion de Villeneuve para regresar á Europa.—Combate de Finisterre: sus consecuencias.—Arrivo á Vigo.—Entra la escuadra en el Ferrol.—Instrucciones del emperador.—Vindicacion de nuestras fuerzas sobre el suceso de Finisterre.—Nuevos desaciertos de Villeneuve.—Va á Cadiz la escuadra combinada.—Irritado Napoleon contra su almirante dicta una gravísima acusacion para que sea juzgado, despues de ordenar su relevo.—Condescendencia del ministro de la marina francesa.—Nuevas instrucciones.—Inaccion de la escuadra.—Decrétase definitivamente el relevo de Villeneuve.—Causas verdaderas del desastre naval de 21 de octubre.

Declarada la guerra contra la Gran Bretaña, y ajustadas las condiciones para hacerla en union con las fuerzas del imperio frances, nuestro gobierno puso todo cuidado en llenar las obligaciones contraidas, y no tardó en armar, tripular y poner en Cádiz, Ferrol y Cartagena, la mayor parte de los navios y fragatas que en el último convenio de Paris se habian estipulado (1).

Conseguido este resultado, de cuyas ventajas nadie tanto como el emperador pudiera sacar partido, en virtud del grandioso plan que contra la Inglaterra meditaba, comenzáronse desde luego las grandes operaciones estratégicas para facilitar su egecucion, sin embarazo por parte de las escuadras enemigas, y con arreglo á las intrucciones por el mismo emperador comunicadas.

Napoleon, cuyos prodigiosos aprestos de guerra y transporte sobre las costas occidentales de Francia y Holanda, tan solo esperaban un momento oportuno para trasladarse á las playas de Inglaterra, no, como

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes*. ms.

algunos suponen, dirigia sus planes al entretenimiento de las escuadras enemigas en un combate decisivo, cualquiera que fuese el resultado (1); sino que pretendia con todo esmero la mejor posible conservacion de su marina, porque en ella y en sus movimientos estratégicos confiaba para enseñorearse por algunos dias del canal de la Mancha (2).

La distribucion de las fuerzas navales, en los momentos de adherirse á los proyectos de Napoleon la corte española, era en estremo desventajosa, pues únicamente la armada francesa del Mediterráneo estaba en libertad de mantenerse á la vela en alta mar, bien que observada por respetables fuerzas enemigas, en tanto que al frente de Brest, del Ferrol y de Cádiz numerosos y fuertes cruceros impedian la salida de los navíos que de dichos puertos y arsenales pudieran darse á la vela (3).

Entraba, pues, en los cálculos del emperador amagar un golpe de mano sobre las posesiones inglesas del hemisferio de Occidente, á fin de apartar la atencion de las escuadras enemigas á larga distancia del verdadero teatro de sus grandes combinaciones: por que verificando aquella operacion con la mayor reserva, guardada escrupulosamente durante algun tiempo, el gobierno de la Gran Bretaña fluctuaria entre la duda, y el almirantazgo no podria menos de dar sus órdenes á la mas importante de dichas escuadras para acudir rápidamente al lugar del peligro. Con esto los franceses conseguian á la vez desembarcar algunos refuerzos de tropa muy necesarios en las islas Martinica y Guadalupe que allí poseian, y asegurar con la importancia marítima de una escuadra numerosa, allí presentada en tan hazarosos tiempos, el prestigio político entre los naturales de las Antillas francesas, que ya habian ofrecido á su metrópoli muy graves cuidados (4).

Cuando las fuerzas navales de la Gran Bretaña se hubiesen minorado al frente de nuestros departamentos, la escuadra franco-española habia de venir rápidamente á caer sobre los cruceros descuidados del Ferrol, Rochefort, Brest y demás puntos donde hubiese buques de guerra españoles ó franceses prontos á incorporarse á ella (5): y aun cuando por la bondad de acertadas maniobras, por avisos ú otras causas no pudiéramos conseguir algunas victorias parciales sobre inferiores fuerzas enemigas, se conseguiria, cuando menos, el gran resultado de poner en franquia é incorporar en las operaciones sucesivas una porcion de navíos que, por hallarse bloqueada en los departamentos de ambas naciones, no podia considerarse apenas existente para las grandes operaciones de la guerra.

La incorporacion de dichos buques á la escuadra principal de las fuerzas aliadas, habia de dar por resultado un total de sesenta navios de línea y algunas fragatas, cuyo poderoso armamento, enseñoreándose inmediatamente del canal de la Mancha, siquiera no conservase las ventajas de su superioridad mas tiempo de cuatro ó cinco dias, en tan-

(1) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(2) Dumas. *Précis des évenements militaires.*
(3) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española*, etc.
(4) *Instrucciones de Napoleon á Villeneuve.*
(5) *Idem idem.*

to que las escuadras inglesas se reunian para defender con una batalla general las costas de su propia nacion, daban tiempo sobrado al emperador para verificar en Inglaterra el desembarco de ciento y sesenta mil hombres, en dos mil buques de transporte que solo esperaban sus órdenes para recibir á bordo las tropas y verificar la travesía (1).

El proyecto era vasto, inmenso, gigante como el sublime pensamiento que lo habia creado. De su ejecucion estaban pendientes los futuros destinos del universo. La rapidez y exactitud de las operaciones, podian despojar á la Gran Bretaña, como se ha indicado, de muchos navios que, en pequeñas porciones, habia de arrollar á su paso la escuadra combinada. La posesion del canal de la Mancha durante algunos dias daba tiempo á la proyectada invasion del nuevo César para romper la valla donde se estrellaban sus mas acertados cálculos; y si en pos del desembarco en la Gran Bretaña se podia ganar el éxito de una batalla naval á la vista de sus costas, nada restaba que hacer al emperador mas que la conquista material de aquella potencia, puesto que la moral se habria verificado desde el instante mismo en que su dominio marítimo se hubiera destruido.

Por mas que la Inglaterra tuviera la seguridad de que todas las fuerzas enemigas, amontonadas sobre las márgenes opuestas del Canal, no debian tener otro objeto que una inmediata invasion en su propio territorio, no podia adivinar la ocasion en virtud de las operaciones navales de las escuadras francesas; de suerte que ni el gobierno, ni el almirantazgo estaban en ventajosa posicion para comunicar sus ordenes, en tanto que mas claras combinaciones no pusieran de manifiesto el término señalado á tan grande proyecto. En semejante estado, de suyo violento y peligroso, el único recurso era: oponer al disimulo de los enemigos, la sagacidad de sus mejores almirantes: á la estratégia del emperador, la actividad de las escuadras britanas: á las equívocas operaciones de españoles y franceses, la mas esquisita observacion desempeñada por las fuerzas sutiles. Ambas comisiones eran árduas, así como los resultádos no podian menos de considerarse decisivos. En la eleccion de los sugetos debian estribar las esperanzas de cada parte. Veamos, pues, como cumplió cada gobierno su mision en asunto de tanta importancia.

La Francia, en los principios de nuestro siglo, no florecia por su Marina en el catálogo de las primeras potencias. Durante el antiguo sistema, y desde los tiempos de Luis XIV la construccion naval habia recibido considerables mejoras, allí, lo mismo que en todas las marinas del universo; su número progresara, y la educacion científico-práctica de sus individuos tambien se habia mejorado considerablemente (2). Pero vino la revolucion con todo su furor democrático, atropellando cuanto respiraba hidalguía, y los jóvenes oficiales de marina, lo mismo que sus gefes superiores, todos vástagos ilustres de la mas alta nobleza de Francia, se vieron forzados á abandonar á imperitas manos el gobierno de los

(1) *Instrucciones de Napoleon á Villeneuve.*

(2) Arnouldt. *Sistema marítimo y continental de Europa.*—Salazar. *Juicio crítico de la Marina militar de España.*—Vargas Ponce. *Vida de don Juan José Navarro.*

navios donde habian hecho su aprendizage y su carrera, y únicamente algunos, mas razonables ó menos perseguidos, transigiendo con la novedad de las doctrinas, se adhirieron á la revolucion y continuaron tranquilos en sus puestos (1).

Mucho debió influir el trastorno personal en los inmediatos sucesos, siquiera no fuese mas que por la imposibilidad absoluta que existe en la improvisacion de oficiales de Marina: lo cierto es que el incendio de Tolon, la batalla naval de Aboukir y otras funciones no menos desdichadas para los franceses, les habian puesto fuera de línea muchos navíos, sin que pudieran salvarlos en las ocasiones, toda la pericia y el valor de los oficiales que en su puesto se habian quedado.

Era de estos el vice-almirante Villeneuve, hombre de sanas intenciones y honrados procederes, por mas que enemigos ignorantes, y amigos ofendidos hayan tratado alguna vez de poner en duda semejantes dotes, que sin disputa le adornaban (2). Tambien hubo ocasiones en que el mejor voto de la guerra le acusó de cobarde; pero Napoleon, que tanto sabia distinguir el valor aun entre la muchedumbre de los soldados, no podia apreciar el de su general de Marina, porque no le tenia á su lado, y esta vez fué una de las pocas en que las palabras del ilustre guerrero en las cuestiones de Marte no estuvieron acertadas (3). Villeneuve era valiente por temperamento, y jamás en combate parcial dejó de batirse hasta con ferocidad encarnizada. Pero su valor era como el de un granadero que acomete á ciegas el peligro sin discurrir cual sea; y esto le imposibilitó de ser nunca buen general de Marina, y mucho menos conveniente almirante. Como subalterno, ninguno mas que él sabia abordar los hazares del combate; pero como superior carecia de voluntad propia, sin admitir los consejos agenos. Era nulo en la resolucion, y sin embargo jamás mudaba la suya; teniendo la desdicha de no saber aprovechar los lances oportunos, ni evitar los desastrosos. Comandante de division, en la batalla naval de Aboukir habia conseguido salvar la suya de la derrota que allí padecieron los franceses (4): si hubiera sido almirante en gefe, su division como las otras regularmente hubiera perecido. La responsabilidad del mando era para Villeneuve un peso que le abrumaba, y que al fin le aplastó tras de una terrible catástrofe. Su vida militar como general de Marina, revela

(1) Thiers. *Historia de la revolucion francesa.*

(2) Tras del desastre de Trafalgar, y aun en seguida del combate de Finisterre, el vulgo de los soldados y marineros de nuestros buques, achacaron á cobardia de Villeneuve lo que únicamente habia sido efecto de su indecision y de su impericia. (Debo esta consideracion á mi padre y señor don Manuel Vicente Ferrer, que asistió al combate de Trafalgar embarcado en el navio *Monarca.)*

(3) En un despacho dirigido á Mr. Decrés, ministro de Marina, desde el campo imperial de Boulogne, á 13 de agosto de 1805, dice Napoleon: *Villeneuve es un pobre hombre que ve las cosas abultadas, con mas vista que carácter.* Segun Mr. Thiers (tomo VI, página 133) en una conferencia del ministro Decrés con Napoleon, dijo este: *Su amigo de Vd. es sobradamente cobarde para salir de Cádiz.* Fué cuando la destitucion de Villeneuve quedó firmada definitivamente. Y algunos dias antes habia tambien apostrofado *traidor* á dicho almirante. (Marliani. *Vindicacion etc.*)—Todo esto sucedia cuando los arrebatos de la ira cegaban los ojos del entendimiento. Despues de muerto Villeneuve, el emperador le hizo justicia. *Era un valiente;* (dijo al saber el suicidio de su fatal almirante) *mas carecia de talento.* Dr. O-Meara. *Memoires etc.*

(4) *Historia de los combates navales.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

en cada movimiento al hombre inferior á sí mismo. Su muerte acabó de acreditar la pequeñez cívica de su alma. Se suicidó cuando se iba á juzgar su conducta de Trafalgar, por no tener ánimo bastante para sufrir los cargos de un consejo de guerra (1).

Aliada natural de la francesa en las proyectadas operaciones, la Marina española tambien habia padecido en su número y condiciones muy fatales descalabros. La época brillante de Cárlos III habia pasado para no ser imitada por los inmediatos sucesores de aquel monarca y de sus ministros, y además la guerra y la peste acababa de disminuir considerablemente nuestros recursos navales. Pero ¡cuán diferentes eran las causas de nuestra decadencia respecto de la Francia, y cuán diverso tambien el estado moral de nuestra Marina! Aquí la peste, y del comercio quizá una viciosa administracion, tenian disminuido el plantel de nuestros marineros; pero el número y calidad de los oficiales en nada se habian desvirtuado. En las espediciones científicas habian practicado la náutica de modo que nada tenian que envidiar á los mas peritos como marineros: en la guerra, empleando su natural valor, y familiarizándose con las operaciones de una campaña activa y vigorosa, tambien adquirieran la ventaja de hacerse á la par soldados y capitanes.

Entre los que mas sobresalian por sus servicios, posicion y circunstancias especiales, se contaba el teniente general de la armada don Federico Gravina, tan hábil diplomático como acreditado guerrero: noble en su orígen no menos que en su porte, y tan español en los procederes como si hubiera visto la primera luz dentro de los límites de la Península. Aunque natural de Palermo, donde naciera el dia 12 de agosto de 1756 (2), su vida consagró entera al servicio de España desde sus años juveniles, no como advenedizo aventurero que busca en estrañas regiones lo que su patria no puede darle, sino como hijo de príncipes y grandes de España que en el blason de sus mayores vé con-

(1) Son dignos los detalles que sobre el suicidio de Villeneuve espresaba Napoleon, si hemos de dar crédito á las memorias del Dr. O-Meara: «Villeneuve, decia el emperador, cuando fué hecho prisionero por los ingleses, se afligió hasta el punto de estudiar la anatomia para suicidarse. Con este objeto compró varios grabados anatómicos del corazon, y los comparó con su cuerpo para asegurarse positivamente de la posicion de este órgano. A su llegada á Francia le mandé quedase en Rennes y no venir á París; pero temiendo ser juzgado por un consejo de guerra, por haber desobedecido mis órdenes, y en consecuencia á haber perdido la escuadra (pues le habia prevenido no se hiciera á la vela ni buscára á los ingleses) determinó suicidarse. Tomó sus grabados del corazon: los comparó de nuevo con su pecho, hizo exactamente en el medio del grabado una larga picadura con un alfiler grande, fijó este alfiler todo cuanto le fué posible en el mismo lugar de su pecho, introduciéndolo hasta la cabeza, penetró en el corazon y espiró.» No deja de ser ingeniosa la invencion del doctor; pero es lástima que no la refiera de cuenta propia, pues apenas se concibe que otra persona que un médico se entretuviera en tan anatómicos detalles. Villeneuve fué hallado muerto en el cuarto del *Hotel del Brasil* que ocupaba, con cinco heridas en el pecho no con alfiler hechas. Como siempre, al entender el suceso la opinion pública se dividió por lo menos en dos porciones, que atribuian la catástrofe á causas diversas. Sus amigos y partidarios supusieron que habia sido un asesinato, aconsejado ó dirigido por las personas á quienes podia caber gran parte de los cargos que por la catástrofe de Trafalgar pudieran hacerse; pero la mayoria y la imparcialidad creyeron en el suicidio. *(Historia de los combates navales.)*

(2) Archivo de Marina. *Coleccion de hojas de servicio.*—Marliani. *Biografia de Gravina.*

signados los deberes de servir á la patria en que estaba enclavado el tronco de su nobleza (1).

Desde guardia-marina hasta el empleo de teniente general, su carrera habia sido una série contínua de acontecimientos honrosos para su persona, y en semejante escuela, amaestrándose con el pundonor de soldado la esperiencia de marinero, Gravina sobresalió entre los mas dignos oficiales del brillante cuerpo en que estaba sirviendo. Discípulo de don Luis de Córdova, y de Lángara aprendió en Gibraltar, Tolon, Rosas y Santo Domingo á desarrollar sus facultades de general: Emulo de Barceló supo adquirir esa osadía sublime que se emplea en los combates navales para arrancar la victoria en un momento decisivo. Rápido en la comprension, previsor en los sucesos, activo en las operaciones, decidido en la egecucion y rayo en el combate, ninguna dote faltaba al general español para competir en buena lid con los almirantes de la Gran Bretaña, y mucho le sobraba para superar al mas considerado de las escuadras francesas. En Cádiz su pericia marinera, y la rapidez de sus movimientos al frente de una division de lanchas cañoneras, lograron salvar el puerto y á la escuadra que en él estaba al ancla, de un horroroso bombardeo (2). En Santo Domingo fué su insignia la primera que tremoló victoriosa sobre los fuertes enemigos (3). En Cádiz, *su salida equivalió á una victoria* (4). En Finisterre fué *todo génio y decision en el combate* (5). En el consejo de generales de la escuadra aliada antes de la fatal jornada que lamentamos, sus acuerdos fueron los del prudente caudillo que desprecia los peligros de la lucha pero teme los resultados de una derrota (6): dado al mar, sus disposiciones militares infunden la mayor confianza á todos los individuos de ambas escuadras, porque en ellas ven la posibilidad de un triunfo, ó cuando menos la absoluta seguridad de una pelea igual y honrosa. Cuando todos sus planes se destruyeron, cuando sus consejos se despreciaron por la fatal torpeza de un almirante terco, nulo é ignorante, ya no le quedó mas recurso que su valor, y entró en el combate con toda la abnegacion de un héroe que vé la imposibilidad de vencer, y en medio de los cañones enemigos busca ansioso las mas peligrosas aventuras (7). Tal era el teniente general de la armada bajo cuyas órdenes inmediatas se pusieron las fuerzas navales de España subordinadas al vice-almirante Villeneuve.

Arranque de inmotivado orgullo fuera no conceder á la marina in-

(1) D. Federico Gravina fué hijo de D. Juan Gravina y Moncada, duque de San Miguel y Grande de España de primera clase, y de doña Leonor Napoli y Monteaporto, hija del príncipe de Resetena, y tambien Grande de España. (Archivo de Marina. *Coleccion de hojas de servicios.)*

(2) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

(3) Secretaria de Marina. *Parte del general Gravina al ministro del ramo.*

(4) Así se lo manifestó el almirante francés cuando se hubo incorporado para la espedicion de las Antillas.

(5) Carta del general Lauriston al emperador sobre la funcion de Finisterre. (Dumas. *Précis des évenements militaires.)*

(6) Todas las relaciones y antecedentes que poseo, ademas de los documentos oficiales, están conformes en que Gravina creyó desde el principio inconveniente la salida de Cádiz para dar una batalla sin objeto.

(7) Oportunamente justificaré cuanto concierne á este último período.

glesa de entonces toda la superioridad que en el dia tiene reconocida por las demas potencias marítimas del antiguo continente. El catálogo de sus guerras, lejos de perjudicarla como á España y á Francia en sus intereses comerciales, la habia elevado á un rango muy superior de competencia militar, marinera y económica; porque adelantando siempre un paso mas en su espíritu de conquista á favor de sus victorias, y dando la guerra pasto abundante á los armadores para cebar su codicia con nuestros buques mercantes, ricamente cargados de frutos y caudales del Nuevo-Mundo, ninguna situacion era preferible á aquella en que sus marineros se adiestraban, sus capitanes aprendian en la escuela de Marte la ciencia de la guerra, y sus dilatadas costas se enriquecian, transformados sus pueblos en guaridas de piratas, que la ley universal de las hostilidades permitia.

De semejantes principios naciera Horacio Nelsson en el condado de Norfolk el año de 1758, abandonado á la suerte comun de todos los jóvenes cuya alcurnia no tenia solar propio, ni sus ascendientes mas categoría que la de colonos ó marineros (1). Doce años habia cumplido apenas cuando tomó plaza en la Marina: y para hacer su aprendizage empezó por concurrir á la empresa del capitan Phipps, cuando hizo aquel viaje de descubrimiento á las regiones polares del Norte. La escuela era noble en estremo, y los resultados correspondieron á la calidad de la escuela, puesto que Nelsson transformado á su regreso en un escelente hombre de mar, fué agraciado con el empleo de teniente, cuando apenas contaba 19 años, y ascendido a comandante de corbeta un año mas tarde (2).

La justa apreciacion que siempre se supo hacer de los hombres de mérito en la Gran Bretaña, dió muy felices resultados en beneficio general de aquellos reinos. Tambien en España hubo épocas gloriosas en que los hombres se buscaron para los puestos con tino y diligencia, y todavía se recuerdan con entusiasmo, por semejante circunstancia, los reinados de Isabel I, Fernando VI y Cárlos III. Por desdicha de las naciones es máxima que se desdeña en pró de la intriga y del favoritismo, y así las ventajas positivas que se desarrollan en fuerza de las leyes naturales, son efímeras y apenas duran mas tiempo que el que tarda en turbar la paz el mas leve suceso.

Ya colocado en una categoría notable, el famoso marino dió nuevas pruebas de sus talentos para la profesion que habia abrazado, y las mercedes del almirantazgo se multiplicaron á su favor, hasta elevarle tanto que pudiera la nacion beneficiar con usura los talentos de aquel hombre. En el combate naval de San Vicente, Nelsson representó el primer papel contra nuestros navíos mejores: y aunque no mandó en gefe la funcion, sacó de ella tanta gloria como cumplia al mas activo, pensador y esforzado, entre todos los que allí concurrieron á la derrota de la escuadra española (3). Desde entonces el comodoro, ascendido

(1) *Vida del almirante Horacio Nelson* (anónimo.)
(2) *Idem idem.—Historia de los combates navales.*
(3) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—Willian James. *Historia naval de Inglaterra.*

á contra-almirante, y condecorado con la órden del Baño por el gobierno, llamó la atencion de la patria á que pertenecia: recibió presentes magníficos de Londres, felicitaciones de toda la Inglaterra, y con estas y aquellos dejó para siempre de pertenecerse á sí mismo, y contrajo el deber de justificar en adelante la inmensa consideracion que de sus conciudadanos estaba mereciendo (1).

Pero hubo un momento de duda, y la Inglaterra murmuró del hombre á quien tanto habia ensalzado. Nelsson fué encargado de hacer fracasar la espedicion francesa contra Egipto; pero Bonaparte atravesó el Mediterráneo y sentó la planta triunfadora al pié de las pirámides (2). El génio que habia nacido para arrollar el poder de todos los monarcas no podia detenerse ante las fuerzas miopes de un contra almirante, aunque se llamara Nelsson. Napoleon entonces para competir en buena lucha necesitaba un Alejandro.

La batalla naval de Abukir, oportuna tanto como gloriosa, puso el sello á la brillante reputacion de Nelsson: el gobierno de la Gran Bretaña le recompensó con el título de baron del Nilo: el de Nápoles le llamó duque de Bronti: el senado de Mesina le inscribió en el libro de sus ciudadanos, y hasta el Gran Señor le regaló una cruz de diamantes: en consecuencia de tantas y tan honoríficas distinciones, no tardó mucho en alcanzar en su patria un asiento en la cámara de los pares (3); pero su profesion y sus compromisos le apartaron siempre del santuario de las leyes para engolfarle en el mas brillante piélago de la destruccion y de la muerte. Nelsson no habia nacido para la tierra. La plaza de Bastia le abrió sus puertas haciéndole saltar un ojo de un balazo (4): Santa Cruz de Tenerife tambien le cercenó el brazo derecho cuando quiso apoderarse de ella (5), y el parlamento regularmente le hubiera ofuscado su reconocida inteligencia, si en las disensiones políticas se hubiera mezclado. Por el contrario: en San Vicente y en Abukir lo mismo que en sus campañas sobre las aguas de América, no recogió mas que timbres para adornar su aureola de gloria; si sobre el cabo de Trafalgar perdió la existencia, fué porque despues de aquel combate no hubiera sido posible encontrar para sus hazañas término mas lisongero.

Al comenzarse las operaciones con que se abria la campaña naval del año de 1805, cada uno de los respectivos caudillos trató de dar cumplimiento á su mision por los medios mas hábiles que le dictara su talento. Villeneuve y Gravina, siguiendo los impulsos del emperador, se apercibieron á cruzar el Atlántico, tomando á bordo de sus navíos algunas tropas de desembarco para reforzar las Antillas francesas. La operacion á Villeneuve no podia serle difícil por la consideracion de sus fuerzas, y por la libertad en que se hallaba. Gravina por el contra-

(1) *Historia de los combates navales.*
(2) Thiers. *Historia de la revolucion francesa.*
(3) *Vida de Horacio Nelsson.—Historia de los combates navales.—Biographie universelle portative.*
(4) *Idem idem.*
(5) *Idem idem.*—Montero. *Historia militar de Canarias.—Relacion de la defensa de Santa Cruz de Tenerife.* ms.

rio con solos seis navíos tenia que salir al mar, espuesto á los hazares de un combate con superiores fuerzas enemigas de observacion ó de bloqueo, y no menos al crecer de las mareas y á la contrariedad de los vientos. Pero los navíos franceses afortunadamente se presentaron al frente de Cádiz despues de pasar el estrecho, procedentes de Tolon, y con esto y las acertadas maniobras que mandó Gravina y egecutaron los marineros á que Mr. Thiers llama imperitos, se verificó la reunion de las dos escuadras con tal prontitud, que, segun confesion del almirante francés, *la salida de los españoles equivalió á una victoria* (1).

No fué menos ventajosa la exactitud con que Villeneuve habia emprendido sus movimientos. Nelsson le observaba hacia mucho tiempo con el obgeto de seguirle siempre que tratára de aproximarse á la línea de operaciones que el emperador habia designado sobre el canal de la Mancha; pero esta vez perdieron el surco las fragatas enemigas, y por muchos dias anduvo desorientado el almirante ingles en busca de la escuadra de Villeneuve, suponiéndola entre la Cerdeña y la costa de Africa (2). Si Napoleon hubiera previsto esta ventaja tan completamente conseguida, quizá las escuadras reunidas hubieran ido de su órden á facilitar la incorporacion de veinte navios que en el Ferrol estaban bloqueados, para que todos juntos pasáran á enseñorearse por algunos dias del mencionado canal, adelantando en Inglaterra la invasion que para el estío se habia resuelto.

Verificóse la reunion de Villeneuve y Gravina el dia 9 de abril como queda dicho, y desde allí ambas escuadras hicieron rumbo á la Martinica, donde se juntaron el dia 14 de mayo, hasta el número de veinte navios y ocho fragatas, entre españoles y franceses (3). Una de las primeras atenciones en aquellas partes era la toma del castillo llamado *del Diamante*, fortificacion por inexpugnable considerada, y que estaba en poder de ingleses con perjuicio de la mencionada isla, á la que es fronteriza. A los primeros dias se verificó la expugnacion con no poca gloria de marineros y soldados españoles, pues por mas que al escritor del *Consulado y del Imperio* no le haya parecido justo hacer mencion de nuestras gentes en aquel suceso, no ha podido evitar que otro publicista frances mas imparcial se apresurára á consignar la parte que en él tomaron, manifestando que: «el primer bote que atracó á

(1) Thiers. *Historia del consulado y del imperio.*

(2) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

(3) Thiers. *Historia del consulado y del imperio.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.* Eran dichos navios los españoles *Argonauta*, de 80 cañones que arbolaba la insignia del general Gravina y lo mandaba el brigadier D. Rafael de Hore.—*San Rafael*, tambien de 80: su capitan el brigadier D. Francisco Montes.—*Terrible*, de 74: bajo las órdenes de D. Francisco Vazquez Mondragon, de igual graduacion que los dos anteriores.—*Firme*, de 74: mandado por el capitan de navio D. Rafael Villavicencio.—*España*, de 64: y capitan el de igual clase D. Bernardo Muñoz.—*América*, tambien de 64 mandado por D. Juan Darrac capitan de navio lo mismo que los últimos; y los de la escuadra francesa, á saber: *Bucentauro*, de 80: su capitan Mr. Magendie, con la insignia del vice-almirante Villeneuve.—*Formidable*, de 74: Mr. Letelliere, y la insignia del contra-almirante Dumanoir.—*Algeciras*, de 74: Mr. Letourner, y la insignia del contra-almirante Magon.—*Neptuno*, de 80: Mr. Maistral.—*Pluton*, de 74: Mr. Cosmao.—*Mont-Blanc*, de 74: Mr. Lavillegris.—*Berwich*, de 74: Mr. Camas.—*Atlas*, de 74: Mr. Rolland.—*Intrépido*, de 74: Mr. Depéronne.—*Swist-Sure*, de 74: Mr. Villamandrin.—*Indomptable*, de 74: Mr. Huvert.—*Scipion*, de 74: Mr. Berenger.—*Aguila*, de 74: Mr. Gonrege.—*Aquiles*, de 74: Mr. Niewport.

tierra, bajo una lluvia de balas y de metralla, fué una lancha del almirante Gravina.» (1)

Ya entrado el mes de junio, y tan completamente alcanzado el primer propósito de la espedicion, se dieron á la vela las escuadras para trasladarse á la *Guadalupe*; pero sobre la vista de *Antigua* divisaron un convoy escoltado por una corbeta enemiga, y destacadas las fragatas para darle caza y apresarlo, no hubo siquiera que hacer los mas pequeños aprestos de combate. La importancia de este suceso no estuvo tanto en el valor de las presas, bien que no bajase de treinta y ocho millones de reales, como en las noticias adquiridas respecto á la posicion y movimientos de las escuadras contrarias. Algunos pasageros verídicos de los que iban en el convoy informaron á Villeneuve de la presencia de Nelsson sobre la *Barbada;* pero aunque sus fuerzas no pasaban de once navios, que hubiera podido esperar y batir muy ventajosamente con perjuicios notables del primer marino de Inglaterra, el almirante de la escuadra combinada, ciñéndose á las instrucciones del emperador, apenas supo pensar mas que en su regreso á Europa, y ni siquiera tomó las disposiciones mas convenientes para echar en las Antillas francesas el total de las fuerzas que para ellas conducia, ni para poner á buen recaudo las presas que sobre la *Antigua* habia logrado (2).

Semejante precipitacion no podia menos de causar muy destructores desaciertos; de suerte que por el mismo camino que Villeneuve solicitaba el cumplimiento de las instrucciones recibidas, por aquel mismo precipitaba la ruina del mas grande proyecto que el emperedor concibiera. Con efecto, al dirigirse á Europa tuvo la desgracia de tomar una derrota incierta y desusada, escogiendo para punto de reunion las islas Terceras, cuando la esperiencia tenia demostrado desde anteriores tiempos que la mas conveniente es ponerse en alta latitud para cortar el meridiano de dichas islas por cien leguas al norte. Así fué que al llegar á la vista de las Terceras el dia 30 de junio la escuadra combinada, por reinar los vientos á la cabeza, tuvo que bajar de latitud para atracar la costa de España; y como á las setenta leguas de tierra se le declarasen los nordestes constantes en aquellas latitudes, hallándose por paralelos bajos que la imposibilitaban correrse hácia el Sur, tuvo que seguir la punta de bolina de una y otra vuelta, habiendo de capear algunos dias por la fuerza del viento, y retardando así su derrota hasta ocasionar el encuentro de los enemigos á veinte y cinco leguas S.-O. del cabo Finisterre (3).

No hay duda que el combate allí sostenido hubiera dado muy buenas consecuencias á la grande empresa del emperador si la suerte de las armas, llevando los sucesos por la senda mas natural, se hubiese declarado en pró del mayor número. Pero quiso la estrella del imperio y la mayor desdicha de nuestra Marina que los resultados se torcieran, y

(1) Jurien de la Graviere. *Guerres maritimes sous la république et l' empire.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

(2) Dumas. *Précis des évenements militaires.*—Correspondencia de Napoleon con el ministro de Marina. (Marliani. *Vindicacion etc.)*—Thiers. *Historia del consulado y del imperio.*

(3) Pavia *Relacion del combate naval sobre el cabo de Finisterre.*

en tal caso no podemos mas que lamentar la aglomeracion de coincidencias que, por la escasa pericia de Villeneuve, se fueron amontonando para trastornar los futuros acontecimientos del mundo.

Al cruzar por delante de la *Antigua* la escuadra combinada el dia 8 de junio con rumbo al Norte, algunos cazadores hubieron de avistarla y llevar la noticia al almirante Nelsson. A la prevision del ínclito marino no pudo ocultarse que la escuadra regresaba á Europa, y temiendo por la seguridad de los cruceros ingleses que al frente se hallaban de nuestros departamentos, envió un correo al oficial que mandára las fuerzas navales en el Tajo, con órdenes apremiantes para que inmediatamente se diese al mar rumbo al Ferrol, ó enviase un buque con la noticia al comandante ingles de aquel crucero, para que estuviese en guardia en el caso probable de que Villeneuve tratára de hacer levantar aquel bloqueo (1).

Era el contra almirante Calder quien mandaba las fuerzas enemigas sobre la costa de Cantabria, en número de quince navios, algunos de tres puentes, por un refuerzo de cinco que del crucero de Rochefort se le habia incorporado para adelantarse treinta ó cuarenta leguas en alta mar á fin de interceptar el paso á la escuadra combinada, suponiendo que esta no constaba mas que de catorce navios. No hay duda que si Villeneuve hubiera seguido la derrota mas conveniente á su regreso del mar de las Antillas, los vientos á la cabeza que encontró le habrian sido favorables, y al entrar en la estacion de los nordestes, navegaria arribado á la costa de España, pudiendo ejecutar su recalada al Ferrol sin tropezar con Calder, ó quizá sorprendiéndole antes que recibiera el mencionado refuerzo: pero la suerte lo habia dispuesto de otro modo, y al fin á los 22 de julio, demorando el cabo de Finisterre al S.-E., distancia de veinte y cinco leguas, y navegando la escuadra combinada con viento O.-N.-O. en formacion de tres columnas al rumbo del E.$^1/_4$-S.-E., los horizontes cargados de espesa niebla, los cazadores hicieron señal de descubierta al N.-N.-E., y las escuadras franco-española é inglesa, avistándose á la par, se apercibieron inmediatamente al combate en el órden siguiente: *Argonauta*, *Terrible*, *España*, *América, San Rafael, Firme*, *Pluton*, *Mont-Blanc*, *Atlas*, *Berwich*, *Neptuno*, *Bucentauro*, *Formidable*, *Intrépido*, *Scipion*, *Swist-Sure*, *Indomptable, Aguila*, *Algeciras y Aquiles* (2).

La combinada, cuya vanguardia tomaron los navios españoles siguiendo las aguas del *Argonauta*, que montaba Gravina, se formó en línea de batalla mura á babor, á barlovento del enemigo con las distancias estrechadas á medio cable.

Al avistarla en tal disposicion, los ingleses intentaron doblar la retaguardia, maniobrando de vuelta encontrada; pero en el momento la suerte permitió que Villeneuve comprendiese la ventaja que iban aquellos á adquirir sobre nuestras fuerzas, y para evitarla hizo la señal de

(1) *Victorias y conquistas.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(2) *Historia de los combates navales.*—Dumas. *Précis des évenemens militaires.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—Idem. *Relacion del combate sobre el cabo de Finisterre etc.*

virar en redondo por la contramarcha, evolucion que ejecutó Gravina sin esperar la señal de momento, forzando con ella al enemigo á que se batiese en línea en la siguiente formacion: *Heró*, de 74; *Ajax*, de 80; *Triunph*, de 74; *Barfleur*, de 100; *Agamenon*, *de* 64; *Windsor-Castle*, de 100; *Defensa*, de 74; *Ppe Gales*, de 100; *Repulse*, de 74; *Rasonable*, de 64, *Gloria*, de 100; *Thumderer*, de 74; *Malta*, de 80; *Dragon*, de 74; y *Warior*, de 74.

Tan pronto como el último navio de la retaguardia que era el *Aquiles*, quedó cubierto, siendo las cinco menos cuarto de la tarde, el *Argonauta*, cabeza de la línea, rompió el fuego contra la vanguardia inglesa, que por la espesura de la niebla, no habiendo distinguido el movimiento de nuestras fuerzas, continuaba en su propósito de doblar la retaguardia. Con esto la escuadra enemiga ciñó al momento de la misma vuelta, y entonces se trabó un vigoroso combate á medio tiro de cañon entre la vanguardia española y toda la línea inglesa, estendida sucesivamente hasta el centro de la escuadra combinada, por lo cual quedaron á lo menos hasta cinco navios franceses en la mas completa inaccion fuera de la línea de batalla (1).

En tanto que duró la accion *los españoles se batieron como leones* (2) *y Gravina fué todo génio y decision en el combate* (3), cuyas circunstancias si hubieran adornado á Villeneuve, los resultados de aquel dia habrian sido brillantes para la escuadra combinada. Pero el almirante frances, atento siempre á la responsabilidad personal que le habia alejado de batir á Nelsson con casi dobles fuerzas, y pensando en las consecuencias del combate sin procurar los resultados favorables, se entregó á la mas completa inaccion en tanto que aquel duró, sin hacer ni mandar cosa alguna hasta que los ingleses lo dejaron cuando ya eran las nueve de la noche, y, aunque con serias averias, habian conseguido muy superiores ventajas.

Con efecto: durante las horas primeras del combate, el fuego de una y otra parte se sostuvo con notable bizarria, habiendo de ordinario cuatro balas en el aire, de las baterias de cada uno de nuestros buques: á las cinco y media el navio cabeza de la línea enemiga que se batia con el *Argonauta*, se separó de la accion sin duda desmantelado, tomando su lugar otro de tres puentes: y cuando al ponerse el sol la niebla aclaró algunos momentos, vió Gravina que todos los navios españoles se batian bien á medio tiro de la línea enemiga, en cuyo estado anochecieron. Desde la nuestra hubo ocasion de observar al mismo tiempo que en aquella habia un navio de tres puentes desarbolado del palo de trinquete, y otro sencillo sin el mayor ni el de mesana.

Entre tanto, la retaguardia, compuesta de navios franceses á las órdenes del contra-almirante Magon, continuaba sin tomar parte en la lucha; y aunque este gefe lo comunicó así por conducto de las fragatas, á Villeneuve no le ocurrió la mas pequeña idea para utilizar aquellas

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.—Relacion del combate de Finisterre.*
(2) *Despacho de Napoleon á su ministro de Marina.* (Del campo imperial de Boulogne á 13 de agosto de 1805.)
(3) *Carta del general Lauriston al emperador.*—Dumas. *Précis des évenements militaires.*

fuerzas inactivas, que tanta gloria hubieran podido reportar á ambas naciones aliadas en los momentos decisivos del combate, si doblando los últimos navios de la línea inglesa los hubieran estrechado y batido entre dos fuegos, y las cosas continuaron en la propia forma que habian comenzado.

Pero el continuo fuego de unas y otras baterias no debia sostenerse mucho tiempo sin que alguna desgracia pusiera la victoria en manos de cualquiera de ambas partes, y la fatalidad quiso que, por recompensa de su valeroso porte, fueran los españoles los que saliesen peor tratados. En el órden de la línea ya hemos visto que se terminaban con el *Firme* los navios españoles, y que á este precedia el *San Rafael*, y seguia el *Pluton*, cabeza de los franceses. La fuerza del combate necesariamente se habia de hacer sentir en aquella parte, porque á ella correspondia el centro de la línea inglesa, naturalmente reforzada, y por lo tanto nada tiene de particular y mucho de honroso que el mencionado navio *Firme* fuese desarbolado de sus palos mayor y mesana, así como el *San Rafael* de todos sus masteleros, y que por lo tanto uno y otro sin bastante gobierno cayesen mucho sobre la línea enemiga, batiéndose no obstante con el mismo teson que lo harian si ningun peligro les amenazase.

Parece como que el *Pluton* frances, al observar las averias del *Firme* procuró sostenerlo, pero allí lo que convenia, y la razon y el clamoreo general aconsejaban, era un movimiento adelante de la línea, haciendo que arribasen todos los navios á la vez sobre la escuadra contraria, para entrar en alineamiento con los que habian perdido su puesto; pero aunque así lo manifestó el general Lauriston al almirante en gefe para que diese la señal conveniente, Villeneuve abatido ó terco no quiso dar muestras de vida, y al cabo de una defensa honrosa, fuera ya de la accion, los navios *Firme* y *San Rafael* se vieron obligados á arriar su bandera (1).

El general Gravina no hubo de echar de menos sus dos navios hasta la descubierta del siguiente dia, que se vieron conducidos á remolque de la escuadra enemiga, la cual procuraba retirarse. Entonces la mayor

(1) Los dos navios mencionados se hallaban á las nueve de la noche rodeados de enemigos, y despues de haber llevado la defensa hasta cuanto podia exigirse y mucho mas allá de lo que el honor aconseja, arriaron el pabellon, primero el *Firme* y luego el *San Rafael* y fueron marinados por los ingleses.—El *San Rafael* tuvo gravemente herido á su bizarro comandante el brigadier D. Francisco Montes, tres oficiales muertos y tres heridos, mas cincuenta y tres muertos y ciento catorce heridos entre marineria y tropa. El *Firme* tuvo cuarenta y un muertos y noventa y siete heridos. Las averias que sufrieron ambos buques son las siguientes:

«*San Rafael.*=Durante la accion desarboló de varios palos, masteleros y vergas, y al amanecer del 23 estaba solo con medio bauprés hecho una boya y llevado á remolque, teniendo multitud de averias en el casco, y haciendo el navio gran cantidad de agua.»

«*Firme.*=Desarboló en el combate del palo mayor y de mesana por la fogonadura, y poco despues del palo de trinquete, teniendo tambien en el casco muy considerables averias.»

«Los dos navios fueron conducidos á Inglaterra; pero por su mal estado no pudieron servir ni admitir carena, y quedaron en el puerto de pontones.»—Estas noticias de los dos navios apresados las ha facilitado el distinguido brigadier y mayor general de la Armada D. Francisco de Hoyos, que en dicho combate era alferez de fragata embarcado en el *San Rafael*, y están consignadas en la relacion que del mismo ha publicado en el número 8.° correspondiente al tomo 6.° de la *Revista Militar*, el capitan de navio Sr. D. Francisco de Paula Pavia, del cual en el mencionado *San Rafael* murió gloriosamente peleando un tio carnal llamado *D. Domingo Pavia*, que era alferez de navio.

indignacion se apoderó de todos los españoles. Veian superior en fuerzas la escuadra combinada y muy maltratada la enemiga: recordaban su denonado esfuerzo durante el combate; las ventajas obtenidas sobre los navios ingleses que por sus costados habian batido, y sobre todo la integridad de una porcion de los franceses que no habian entrado en fuego. Recordaban los mas instruidos la jornada de Tolon ó Cabo Sicie, y hallaban muchos puntos de afinidad entre los almirantes De-Court y Villeneuve. Los mas violentos se quejaban de haber sido víctimas de una traicion embozada, otros tachaban de cobardia lo que únicamente era falta de resolucion, y todos comprendian que habiendo estrechado las distancias, arribando sobre la línea enemiga hasta abordarse si fuera necesario, los dos navios españoles no se hubieran perdido y los resultados del combate hubieran sido muy diferentes de lo que eran.

Pero ya no era tiempo de discurrir, y sí de obrar con mas resolucion de la que cabia en los ánimos de Villeneuve. La escuadra inglesa estaba á la vista navegando de la vuelta contraria, haciendo diligencia para retirarse con sus presas, mas otro navió de los suyos que tambien iba á remolque. Entre los nuestros no faltaban averias considerables; pero la escuadra combinada era todavia superior: una parte de ella estaba intacta, y la ocasion ofrecia propicia la facilidad del conveniente represamiento. Villeneuve postrado en su fatal inaccion dió tarde las órdenes tan apetecidas: al anochecer todavia le quedaba por ganar mucho terreno, y en vez de forzar de vela y segundar la accion, seguro de la victoria siquiera por el valor de todos los equipages en la ya indispensable competencia de naciones, hizo amainar para mantenerse en conserva hasta el amanecer del 24. Con esto dió lugar á que los ingleses se apartaran á doble distancia de la que tenian: que el viento se llamara al N.-E. proporcionándoles el barlovento, y por último, que las circunstancias se complicaran lo bastante para que al entrar el dia 25 ni siquiera señales quedaran de la derrota que llevaban los enemigos (1).

Semejante estado, de suyo tan violento, hizo que acabara de manifestarse sin rebozo toda la ira que hervia en los pechos españoles, y por ella desapareció la armonia entre ambas escuadras. Gravina, que en vano pretendia calmar las pasiones, fué victoreado con gritos de desesperacion por sus subordinados, al paso que no lejos de su presencia se vituperaba con llanto y corage la que llamaban traicion ó cobardia de Villeneuve: y aunque estas sentidas manifestaciones del momento nada supusieron para alterar la disciplina ni trastornar el curso de las operaciones acordadas, no hay duda que por ellas desapareció la con-

(1) Todos los datos que me han servido para la relacion de este combate están conformes en que se debió el resultado á la impericia ó nulidad de Villeneuve. Historiadores ingleses, franceses y españoles en virtud de los imformes recibidos de personas que á dicho combate asistieron: los partes dados á sus respectivos gobiernos por los tres gefes principales de las escuadras: las relaciones manuscritas que poseo, y hasta los oscuros comentadores convienen en aquella verdad innegable. Citarlos á todos y á cada uno seria obra larga y redundante: para dar importancia y fuerza á la verdad de los hechos no creo indispensable aquí el apoyo de otras autoridades.

fianza en los ánimos españoles, y que seria muy difícil alcanzar ventaja alguna por aquellos navios, á las órdenes de un almirante tan desprestigiado como Villeneuve.

Cuando fueron perdidas todas las esperanzas de represar los dos navios españoles, se pensó únicamente en arribar á puerto conveniente para reparar las averias de los buques que habian peleado: en especial los españoles estaban espuestos, de no hacerlo así, á mas grave percance, puesto que el *Argonauta* tenia rendido el palo de mesana y algunas vergas, cortadas las jarcias y mucha parte de la maniobra, bastante estropeado el velámen, y ademas veinte y un balazos en costados, cubiertas, proa, tajamar y codaste: el *Terrible* todo el velámen estropeado y mucha parte de la maniobra, dos obuses desmontados y rotas sus cureñas, y un balazo á lumbre de agua: el *América* sus cuatro palos rendidos, lo mismo que los masteleros y vergas, las jarcias y velas estropeadas, y mas de sesenta balazos en el casco, y finalmente el *España*, lo mismo que el anterior en jarcias y velámen, maltratada la arboladura, rendido el palo de mesana, varias vergas y masteleros, desfondados bote y lancha, y hasta treinta balazos en el casco de muy urgente reparo (1).

Tambien los heridos del combate y el número considerable de enfermos que ambas escuadras traian, exigian aquella determinacion; pero como el viento era contrario para gobernar al Ferrol y las urgencias se multiplicaban, se dió la órden de arribar al puerto de Vigo el dia 27 de julio, cinco despues del combate. Allí se repararon convenientemente aquellas averias mas ligeras de los buques que menos habian sufrido, tras de cuya operacion, y teniendo que dejar en dicho puerto los navios *España* y *América*, y el *Atlas* frances, cuya compostura exigia mayor detencion, se hizo la escuadra á la vela el dia 31, y por una derrota de las mas atrevidas tomó el Ferrol y la Coruña el 2 de agosto, casi á la vista de la enemiga con que se habia batido en Finisterre, la cual habia regresado otra vez á su ordinario crucero (2). Allí se reforzaron las escuadras aliadas con los navios que en el Ferrol se estaban disponiendo para darse al mar bajo la conducta de nuestro teniente general don Domingo Grandellana, y todos, siguiendo los pasos de la fatalidad que las amenazaba, volvieron á quedar á las órdenes del almirante en gefe Villeneuve (3).

Reparadoras y grandes fueron las que, á modo de instrucciones, recibió dicho almirante al comunicarse con el Continente tras del combate de Finisterre. Napoleon, con el pensamiento siempre fijo en su mas privilegiada empresa, las habia dictado cuando aun no tuviera noticia del mencionado combate; pero dando á la pérdida de nuestros dos navios la escasa importancia que tenia verdaderamente, cuando se trataba de tan gigante propósito y tan sólidos recursos, no pretendió variarlas

(1) Gravina *en su parte y diario.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*
(2) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(3) Ademas de las autorizadas citas que hasta aquí llevo hechas, debo al patriótico celo del coronel retirado en Tolosa D. Clemente Grima, algunas noticias de las que en el párrafo se espresan. Este veterano militar asistió al combate del 21 de octubre en clase de sargento segundo del regimiento infantería de la Corona, de cuyo cuerpo iban auxiliares en la armada española sobre 900 hombres.

suponiendo que Villeneuve habria de cumplirlas. El destino le engañaba sin embargo. Villeneuve, que habia sido la pesadilla constante de Napoleon en el campamento imperial de Boulogne, lo mismo que en la espedicion á coronarse rey de Italia, abrumado con el peso que sus hombros no podian sostener, estaba destinado para cambiar los acontecimientos de Europa, sacándolos del carril natural por donde caminaban, ó quizá la Providencia, en sus incomprensibles decretos, se estaba sirviendo de la nulidad para volver á su quicio el mundo que á la sazon vacilaba fuera de su órbita.

Las instrucciones de Napoleon á Villeneuve son demasiado profundas para que en el estracto de ellas trate yo de desvirtuarlas: sus detalles son pasmosos, su concepcion admirable. «La direccion que debeis tomar inmediatamente, dicen, despues de vuestra union en el Ferrol, depende de tantas circunstancias diferentes, que tengo que confiarme á vuestra esperiencia de la mar y á vuestro celo por mi servicio. En efecto: desde vuestra salida para la Martinica han sucedido tantas cosas, que el conocimiento de las fuerzas enemigas que habeis atraido á América, la fuerza de la escuadra del Ferrol y del crucero enemigo al frente de este puerto, la situacion de vuestra escuadra, son otros tantos elementos necesarios para disponer imperiosamente de vuestro ulterior destino.»

«El objeto principal de toda la operacion es alcanzar durante algunos dias la superioridad al frente de Bulogne. Dueños del Estrecho por cuatro dias, ciento y cincuenta mil hombres, embarcados en dos mil bajeles, realizan completamente la espedicion. Para llegar á este grande objeto, inmediatamente que hayais llegado al Ferrol teneis cuatro partidos en que escoger.»

«El primero presentaros al frente de Rochefort y reuniros á los cinco navios que tengo en esa bahia. He enviado instrucciones al navio *Regulus*, que se halla en Lorient, de irse á reunir con vos. Así, con veinte y cinco navios franceses y quince navios españoles, haceis vuestra union con la escuadra de Brest, y en número de mas de sesenta navios de línea entrareis en la Mancha.»

«El segundo dejar la escuadra de Rochefort, que ocupa un igual número de navios enemigos, y dirigiros lo mas pronto posible rumbo á Brest, para realizar vuestra reunion con el almirante Gantheaume.»

«El tercero, realizada vuestra reunion con la escuadra del Ferrol, doblar la Irlanda y reuniros á la escuadra de Texel, fuerte de siete navios, y al convoy, y presentaros al frente de Boulogne.»

«El cuarto parece debiera ser el de dirigiros sobre el cabo Lezard, y á treinta leguas en alta mar aprovechar un viento de O. para correrse por las costas de Inglaterra, evitando el encuentro de la escuadra que bloquea á Brest, y llegar cuatro ó cinco dias antes que ella al frente de Boulogne. Para cada una de estas operaciones, calculando los víveres que hallareis á bordo de los buques franceses y españoles, y los que hallareis tambien en Rochefort, estareis suficientemente provisto; y en la prevision, ya muy antigua, de vuestra espedicion, he acopiado cantidad de víveres en Brest, en Cherbourg y en Boulogne.»

«Si os determinais por la reunion con la escuadra de Brest, debeis tentar de efectuarlo sin combate, y si es empresa sobradamente difícil calcular de manera á pelear lo mas cerca posible de Brest; para esto hay que engañar al enemigo con falsas derrotas, para el caso que, al saber que habeis llegado al Ferrol, se resolviese á adelantarse unas veinte leguas á vuestro encuentro. Si al contrario, os resolveis á doblar la Irlanda, debeis pasar fuera de la vista de las costas, y disimular cuanto os sea posible vuestra derrota al enemigo; este os creerá por algun tiempo vuelto al Mediterráneo, y así se propagará la noticia por cuantos medios haya.»

«El almirante Gantheaume, con veinte y un navios provistos de víveres para seis meses, se halla fondeado fuera del Goulet, entre Bertheaume y Camaret, bajo la proteccion de baterias de mas de ciento y cincuenta bocas de fuego. En cuanto hayais llegado al Ferrol dará la vela; así fondeado le es mucho mas fácil salir que en cualquiera otro fondeadero fuera del Goulet.»

«En el caso que obteis por vuestra reunion con la escuadra de Brest, tendreis que avisar con bergantines que hareis arribar á la costa lo mas cerca posible de aquel puerto, con un oficial que no ha de perder un minuto para llevar el aviso al almirante Gantheaume.»

«Si doblais la Irlanda ireis al Texel. Allí encontrareis instrucciones positivas que he remitido, y tambien notas sobre la situacion del enemigo en aquellos parages.»

«Si de resultas de los sucesos de América, ó durante vuestra navegacion, os llegáseis á encontrar en una situacion que no os permitiera cumplir lo prescrito en estas instrucciones, y que no tuvierais que pensar en ninguna otra nueva operacion, hareis salir del Ferrol la escuadra del almirante Gourdon con los tres ó cuatro navios españoles mas veleros para establecer un crucero en conformidad á las instrucciones que van adjuntas. Nuestra intencion es que hagais levantar el bloqueo de Rochefort: que deis las instrucciones adjuntas al capitan Allemand, cuya salida favorecereis, y esto hecho llevareis mi escuadra á Cádiz con los navios del Ferrol; apoyareis la entrada de la escuadra de Cartagena en Cádiz; ocuparais el Estrecho; destrozarais lo que haya en la bahia de Gibraltar, y allí os refrescareis de víveres.»

«Veria con harto sentimiento mio que estas últimas circunstancias ó algunos combates que hubierais sostenido con fuerzas inferiores, ó casos de separacion, ú otros sucesos, aplazasen la época de nuestra importante operacion: con todo, he querido prever los casos en que os podeis hallar, y las resoluciones que habeis de tomar en circunstancias imprevistas que no me es dado calcularlas (1).»

Las instrucciones de Napoleon á Villeneuve no podian admitir ninguna interpretacion desfavorable respecto del punto capital á que en rigor se dirigian. El enseñoreamiento del canal de la Mancha durante cuatro ó cinco dias por la escuadra combinada, con muy respetables fuerzas, era á lo que debian dirigirse todos los movimientos del almi-

(1) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

rante en gefe. Su ida á Cádiz no podia tener lugar mas que en el caso de alguna derrota ú otro acontecimiento parecido que le imposibilitase de cumplir, con ventajas manifiestas, cuanto cumplia á la facilidad del desembarco en Inglaterra. Pero el combate insignificante de Finisterre, por sus resultados materiales, no podia considerarse decisivo, y en la parte moral no habia hecho mas que despertar una conveniente emulacion entre los equipages de ambas escuadras, aumentándose el valor en los nuestros por los deseos que tenian de vengar la pérdida de los dos navios, sufrida únicamente por la nulidad de Villeneuve.

Tal debiera considerarse en la esfera de lo regular el espíritu de lo ocurrido; pero el almirante veia las cosas por muy distinto prisma, y á todo estaba resuelto menos á cargar con la responsabilidad de un nuevo combate. No se le ocultaba que su indecision en el de Finisterre habia de inspirar cargos terribles en el ánimo del emperador, como en la opinion pública los habia inspirado, y pequeño en todo cuanto á su posicion de general concernia, no tuvo reparo en culpar del desastre á los navios españoles que tan brillantemente habian cumplido sus deberes en Finisterre.

«Ojalá, decia, que nunca la escuadra española, escepto el navio *Argonauta*, hubiesen venido conmigo, pues absolutamente no sirven mas que para comprometerlo todo como ha sucedido siempre. Ellos son los que nos han conducido al último grado de desdicha (1).»

Aparte del apocamiento que tales palabras revelaban en quien las escribia, que no la pérdida de dos navios en un conjunto de mas de sesenta con que para la principal operacion se contaba, debe considerarse por un mediano general como *el último grado de desdicha*, aboga en contra de semejante inculpacion la conducta de aquellos mismos navios no solo en Finisterre *batiéndose como leones*, segun el emperador dijo en su ya citado despacho (2), sino tambien durante toda la espedicion al mar de las Antillas, *equivaliendo á una victoria* su salida é incorporacion á los franceses, segun las palabras del desdichado almirante, y no decayendo su porte ni en el ataque y toma del islote del Diamante, donde nuestra bandera tremoló antes que la francesa, ni en el viaje de regreso, á pesar de la mala derrota y las contrariedades que por ella se siguieron (3).

Los cargos, pues, eran tan injustos como inmotivados, y por ellos la responsabilidad del almirante no quedó menos espuesta á la censura mas ágria de cuantos en adelante llegaron á informarse con alguna interioridad de los sucesos. Con todo: aun era tiempo de desvirtuarlos, puesto que ningun obstáculo se oponia á la práctica de las operaciones dictadas por el emperador á su almirante, el cual, en honor de la verdad, hubo de pensar alguna vez en la realizacion de ellas, tomando providencias oportunas para facilitar la presencia de muy considerables

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*

(2) «Todo esto me prueba que *Villeneuve es un pobre hombre*, que ve las cosas dobles, y que tiene mas vista que carácter..... Veo por lo demas que las escuadras están animadas del mejor espíritu... ¿De qué se queja, pues, Villeneuve, de parte de los españoles? *Estos se han batido como leones.* (Napoleon. *Despacho á Mr. Décrés del* 13 *de agosto de* 1805.)

(3) Véanse las notas 4 y 5 de la página 98.

fuerzas navales sobre el Estrecho en que Napoleon con tanta impaciencia las aguardaba.

Supo Villeneuve que el contra-almirante Mr. de Lallemand, con una division de cinco navios, debia arribar de un momento á otro al puerto de Vigo. La incorporacion de aquella fuerza á su escuadra era, pues, de urgente necesidad, no solamente para reforzar con ella el número de treinta navios con que ya contaba, y dar comienzo á las operaciones sobre el punto privilegiado, sino tambien para que la escuadra inglesa que Calder tenia por aquellas aguas no alcanzase, batiendo ó apresando á Lallemand, una superioridad material y moral de muy notable inconveniencia.

En tal concepto, y porque se creyó dispuesto á llevar á cabo los deseos del emperador por medio de sus movimientos, el almirante Villeneuve ofició al comandante del puerto de Vigo con instrucciones para Lallemand, mandándole que, con sus cinco navios y los que en dicho puerto estuvieran listos para salir al mar, hiciese rumbo á Brest, en cuyas aguas pensaba aguardarle en tanto que la escuadra de Gantheaume se le incorporaba. Esto no era mas que adoptar el segundo medio propuesto por el emperador en las instrucciones comunicadas; pero Villeneuve, por mas que lo aceptára con la mejor intencion, tenia un inconveniente poderoso para no realizarlo, puesto que existia la posibilidad de un combate sobre las aguas de Brest con los cruceros ingleses, y la idea de su responsabilidad le abrumaba como siempre. Por esto, sin duda, torció los pensamientos á menos honrosos procederes: aceptó el caso no llegado de la imposibilidad de las operaciones para dominar el canal de la Mancha, y tomó el último partido que le estaba prevenido en el caso de una derrota, de la disminucion involuntaria de sus fuerzas ó de otro percance imprevisto, pero suficiente para apartarle del gran proyecto tanto tiempo acariciado por Bonaparte. Resuelto á no emprender nada que pudiera comprometerle en el éxito de un suceso definitivo, pensó en retirarse á Cádiz, y sin comunicarlo cual debiera á Lallemand, como era regular, siquiera para no esponerlo á caer con su corta division sobre las escuadras enemigas, la combinada zarpó del Ferrol el dia 14 de agosto y se dió al mar con rumbo á Cádiz (1). Inaudita resolucion, que apartándose de todo lo digno por el peligro de un encuentro, ventajoso sin embargo, destruia por su base el mas grandioso proyecto que se habia confeccionado en los modernos tiempos.

Cuando Napoleon llegó á entender el arribo de Villeneuve á Cadiz, precisamente en los momentos mismos en que sobre Brest la suponia, nada fué comparable á las manifestaciones de su desagrado. Aquel movimiento ya no tenia enmienda: la escuadra de Nelsson habia alcanzado tiempo para reunirse con la de Calder, y los navíos ingleses que mandaba delante de Brest el comodoro Cornwallis, se encontraban por lo tanto en disposicion de ser reforzados contra cualquiera intentona que españoles y franceses hicieran en su daño. Ademas: que puestas

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.* — *Memorias del príncipe de la Paz.* Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—*Historia de Napoleon.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

ya las fuerzas combinadas al alcance y observacion de las enemigas, desaparecia completamente la posibilidad, y hasta la seguridad anterior de posesionarse por algunos dias del canal de la Mancha y dar paso fácil al grande ejército destinado contra Inglaterra.

Semejante infraccion de todas las órdenes no podia correr impune ante la inmensa consideracion del grande hombre cuyos planes se trastornaban. Napoleon hubo de creer por algunos momentos que su almirante le era traidor, porque otra mas fácil esplicacicn no encontraba á la contradiccion de todos sus movimientos; como traidor le acusó ante su ministro de Marina, y como traidor tambien dictó contra Villeneuve siete capítulos que debian ser la base de su condenacion ante un consejo incorruptible.

Si otras pruebas mejores no descargaran de nuestra reputacion el mal concepto que mereció á Mr. Thiers la Marina española por la impericia de sus gefes en todo el curso de aquellas operaciones, y mas particularmente en Trafalgar, donde tanta gloria supieron alcanzar nuestros navíos pereciendo, aquella fórmula de acusacion bastaria para torcer los argumentos en contra de la Marina francesa, ó mejor dicho de su fatal almirante, que no la lengua de la imparcialidad ha de condenar al conjunto de tan ilustre corporacion por la absoluta nulidad de quien la dirigia. En tal concepto, y porque los argumentos mejores son aquellos que vienen á favorecernos precisamente desde la parte del agravio, voy á copiar aquí la mencionada acusacion tal como la dictó la muy ofendida capacidad del emperador, tan pronto como tuvo noticia de la impolítica y destructora arribada á Cádiz de la escuadra combinada bajo el mando en gefe del vice-almirante Villeneuve. Dice así:

1.º No ha desembarcado en la Martinica y en la Guadalupe el 67 regimiento, ni las tropas que el almirante Magon tenia á su bordo.—2.º Ha espuesto esas colonias no enviando con las cuatro fragatas mil y doscientos hombres de preferencia entre las guarniciones.—3.º *Se ha conducido mal en el combate de 22 de julio*, no volviendo á atacar una escuadra desarbolada que llevaba dos navíos á remolque.—4.º Llegado al Ferrol, abandonó la mar al almirante Calder, cuando estaba para llegar una division de cinco navíos, y no ha cruzado al frente del Ferrol hasta la llegada de esa division como debiera haberlo hecho.—5.º Se le ha manifestado que la escuadra veia navíos enemigos que se llevaban la fragata *Didon* á remolque, y nada ha hecho para dar caza á esos buques y rescatar la fragata.—6.º Salió del Ferrol el 14 de agosto, y en vez de venir á Brest se ha dirigido á Cádiz, faltando así á mis instrucciones positivas.—7.º Por último, ha sabido que la escuadra de Lallemand debia venir á Vigo para recibir órdenes, y ha dado la vela del Ferrol sin dejarlas nuevas á este oficial, habiéndole hecho entregar al contrario, instrucciones enteramente opuestas que comprometian esta escuadra, pues le mandaba que se dirigiese á Brest, mientras él (Villeneuve) se dirigia á Cádiz (1).

(1) Dumas (general Mathieu). *Précis des évenements militaires.*

De suponer es que semejante acusacion fuese acompañada de la órden mas terminante para el relevo de Villeneuve; pero este desdichado general estaba protegido por el ministro de Marina, quien con su empeño en conservarlo en el mando de la escuadra, estaba comprometiendo cada dia mas la existencia política del imperio francés: por su parte Napoleon, guardando á su ministro todo género de consideraciones, hubo de ser una vez mas condescendiente en lo de Villeneuve, y bien se puede asegurar que jamás cadena alguna de afectos personales tuvo mas grande influencia en el destino inmediato de las mas poderosas naciones.

Deshechas ya todas las probabilidades de un desembarco ventajoso, el emperador dictó inmediatamente aquellas brillantes combinaciones que de triunfo en triunfo le llevaron en alas de la fortuna hasta el templo de la inmortalidad para que habia nacido; y aunque como Guillermo el conquistador no pudo alcanzar las llaves de Lóndres en una batalla de Hastins, mas poderoso que todos los reyes del Norte llevó sus águilas á la Moravia, y allí alcanzó la famosa victoria de Austerlitz con espanto de sus enemigos y asombro eterno de las generaciones (1).

Pero antes de abrir la campaña donde tantos laureles le estaban reservados, Napoleon esperaba que su almirante cumpliria los preceptos contenidos en sus anteriores instrucciones, para el caso de entrar la armada franco-española en las aguas del Mediterráneo. Villeneuve, sin embargo, lejos de cometer agresion alguna contra la bahía de Gibraltar, y no teniendo en cuenta la necesidad de reunir á sus fuerzas los navíos que estaban en Cartagena, para adquirir sobre los enemigos una superioridad ventajosa, enseñorearse del mar, y estar siempre listo para combinaciones ulteriores, dió fondo en Cádiz, no sin peligro de dejar algunos de sus buques en poder de tres navíos ingleses que observaban el estrecho (2), y permaneció allí el tiempo necesario para dar lugar á que de las enemigas se reunieran fuerzas muy suficientes para constituir á su magnífica escuadra en el mas vergonzoso bloqueo (3).

Con esto la impaciencia de Napoleon llegó á su colmo, y ya no quiso prescindir de que la conducta de Villeneuve se pusiese en claro por un consejo de oficiales generales. Desde Saint-Cloud á 17 de setiembre escribió á su ministro diciendole: «Mr. Décrés: os devuelvo vuestros despachos: resulta de su contenido que han pasado quince dias, y la reunion con la escuadra de Cartagena no se ha verificado; que el almirante Villeneuve la considera peligrosa, y que está poco menos que bloqueado por once navíos ingleses.—Quiero que mi escuadra salga, vaya á Nápoles, y desembarque en un puerto cualquiera el cuerpo de tropas que tiene embarcado para que se reuna al ejército de Saint-Cyr. Podria apresar un navío inglés y una fragata rusa que allí se encuentran: permaneceria en las aguas de Nápoles el tiempo que se considerase necesario para hacer todo el mal posible al enemigo, y para interceptar el comboy que piensa llevar á Malta: realizada esta espedicion, la escuadra volveria á Tolon, donde hallaria todo lo necesario á su habilitacion y

(1) Saint-Laurin. *Historia de Napoleon.*
(2) Collingwood (Sir Newtnhan.) *Memorias del almirante Collingwood.*
(3) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*

proveimiento.—La permanencia de una escuadra tan considerable en Tolon tendrá resultados incalculables, y llamará á sí una poderosa fuerza enemiga. He aquí el partido mas provechoso que se puede sacar de esta escuadra en las circunstancias presentes.—Estimo, pues, que hay dos cosas que hacer: primera, enviar un correo estraordinario al almirante Villeneuve para mandarle que haga ese movimiento, y segunda: como su *escesiva pusilanimidad* será obstáculo para que lo comprenda, enviareis para relevarlo en el mando al almirante Rosilly, que llevará pliegos con órdenes terminantes al almirante Villeneuve para que se presente en Francia á dar cuenta de su conducta.—Si el almirante Rosilly halla la escuadra tomará el mando de ella; sino la halla esto no se ha de preveer, deberá volver y dirigirse á Tolon para tomar igualmente el mando de la escuadra á su vuelta (1).»

Si yo admitiera en la historia el principio absoluto de la Providencia, que segun la filosofía moderna de Mr. Maistre subordina á un destino determinado ya todos los acontecimientos del mundo (2), muy análogo al fatalismo de los árabes consignado en el Coran de Mahoma, diria que estaba escrita por el Dios de las batallas la derrota de Trafalgar, y que los desaciertos que la precedieron no deben juzgarse mas que como agentes preparatorios del gran suceso, cuyos resultados no bastarian á destruir todas las humanas combinaciones. Pero como semejante principio, blasonando de ascético, destruye por su base toda la moral católica, apartando en cierto modo del bien obrar aquellos seres que pudieran considerar sus malas acciones impulsos indestructibles de la invariable Providencia, no puedo menos de condenar los tales desaciertos como hijos de humanas afecciones, y buscar por medio de una filosofía mas lógica y no menos racional el conveniente correctivo, aplicable en lo futuro á semejantes casos: que tal debe ser la mision principal de la historia.

Para desdicha de nuestra prosperidad y ruina del imperio vecino, el ministro no dió con la puntualidad que debiera el mas exacto cumplimiento á las órdenes imperiales. Hubo de contentarse con redactar las instrucciones para Villeneuve en un todo conformes con lo que Napoleon queria, y las envió con una carta para Gravina, fechadas un dia antes que el despacho del emperador, sin duda para disculpar su obstinacion en conservar á Villeneuve en el mando de las escuadras (3).

El general español habia estado recientemente en la corte, dando cuenta al príncipe de la Paz de la incapacidad de Villeneuve (4): era testigo del suceso de Finisterre: sabia las murmuraciones que andaban destruyendo el buen espíritu de las tripulaciones españolas y francesas, y sobre todo, estaba convencido de que bajo el mando en gefe de Villeneuve no habia victoria posible, ni siquiera resultado que no fuera desastroso. Así lo hizo presente en la corte, y sus manifestaciones obtuvieron la confirmacion de cuantos se habian fijado en las operaciones anteriores; pero

(1) Dumas. *Précis des évenements militaires.*
(2) *Considerations sur la France.*
(3) Dumas. *Précis des évenements militaires.*
(4) *Memorias del príncipe de la Paz.*

¿qué podia hacer en aquellos momentos el gobierno español, comprometido como estaba en la lucha general bajo la tutela, ó siquiera, bajo la direccion de Bonaparte?

El ministro favorito lamentó con Gravina la fatalidad de nuestras fuerzas navales, bajo la conducta de tan imperito almirante (1): y aunque al hacerlo no tuvo corazon bastante para arrostrar las consecuencias de una emancipacion momentánea, hasta dar lugar al relevo de Villeneuve, no hay duda que la mayor falta del príncipe de la Paz estriba en la apatía que manifestó, no dando al emperador inmediata y rápida cuenta del estado de las escuadras, y de la urgente necesidad de relevar al almirante frances antes de esponerlas al mas ligero percance.

Por lo que hace á Gravina, sus órdenes no variaron absolutamente del carácter de auxiliar subordinado que hasta entonces habia tenido. El primer ministro de Cárlos IV le previno que con sus reflexiones esquivase en lo posible toda empresa que pudiera comprometer el honor y las fuerzas de la escuadra combinada; pero que en los casos estremos se resolviese á obedecer las órdenes del almirante en gefe, como hasta entonces lo habia hecho (2).

Tal vez mas campo dejaban á los procederes de nuestro general las manifestaciones de un ministro estrangero. El de la marina francesa, con efecto, escribia á Gravina tales palabras, que otro menos modesto hubiera aprovechado para hacer valer sus observaciones, y dar á los acuerdos todo el grado de respeto que por su esperiencia y alta posicion le eran debidos. La agresion que por la parte de nuestros aliados se hizo contra la Marina española me obliga á consignar en este lugar la carta de Mr. Décrés á nuestro general, cuando enviaba las instrucciones á Villeneuve: que de su contenido se desprende lo bastante para comprender la verdadera importancia de nuestra Marina en todas aquellas operaciones, y la opinion que el general que la mandaba se habia conquistado en la comprension del mas grande hombre del mundo.

«Señor almirante: (dice) remito al almirante Villeneuve las instrucciones de S. M. sobre las operaciones á las cuales la armada combinada está destinada.—Es de suma importancia que pueda dar á la vela sin retardo, y yo sé cuanto se puede contar sobre vuestro celo y actividad.—Es menester que todos los buques lleven tres meses de víveres, y yo os ruego de querer bien concurrir con el almirante Villeneuve para que los buques españoles que tuviesen una mayor cantidad, pudiesen pasarlos sobre los navios franceses, de manera que toda la armada estuviese igualmente aprovisionada.—El interés de las dos potencias son tan comunes, que no se puede dudar á partir los medios de los cuales se puede disponer; por otra parte yo he hecho hacer considerables provisiones sobre todos los puntos donde es posible que toque la armada combinada.—S. M. ha visto con una viva satisfaccion la conducta brillante que *vos*, señor almirante, *y toda la escuadra española habia tenido en el combate del 3 de thermidor* (*22 de julio*). S. M. no se espre-

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*
(2) *Memorias del príncipe de la Paz.*

sa jamás sobre lo que á vos pertenece que con las demostraciones de una particular estimacion. S. M. cuenta esencialmente sobre vuestro celo, sobre vuestro talento y sobre vuestro valor conocido.—Recibid la seguridad de mi alta consideracion etc.»—(1).

Aunque Villeneuve recibió las últimas instrucciones del emperador con algunas amonestaciones amistosas de Mr. Décrés, su conducta de gefe no varió absolutamente nada de cuanto su postracion le aconsejaba, que era la mas completa indiferencia á las combinaciones de la guerra. Es verdad que algunos navios españoles de los recientemente armados en el departamento de Cádiz, apenas estaban en el caso de dar la vela por la falta de instruccion de su marinería, gente cuya mayor parte se acababa de recoger de nueva leva (2); pero no es menos cierto que, bien interpolados con los mas prácticos, aquellos visoños todavia para hacer un viaje por el Mediterráneo en la forma que Napoleon lo habia indicado, á fin de que tuviese lugar la reunion con la escuadra de Cartagena y la entrada en Tolon, sin duda que hubieran cumplido su cargo lo bastante, con la ventaja de amaestrarse en aquel crucero para las operaciones ulteriores: y que este inconveniente no bastó algunos dias despues para que el propio gefe los hiciera salir al mar, con la esclusiva intencion de tomar parte en un combate peligroso.

Como era natural, la inaccion de tantas fuerzas navales reunidas en la punta meridional de Europa, dió que sospechar á los ingleses si tendria por objeto algun nuevo proyecto tan gigante como el que acababa de inutilizarse; que no de otra manera podria juzgarse por los estraños cuanto estaba sucediendo, por no ser posible que á desobediencia de un almirante se atribuyeran los defectos introducidos en los mas grandes planes que jamás pudo combinar la estrategia. En tal concepto, el almirantazgo acudió con refuerzos á los cruceros de observacion que se entretenian en las aguas del Estrecho, verificándose allí lo que Napoleon deseaba que hubiera tenido efecto muchos centenares de leguas mas al Norte en el mar Mediterráneo; y por consecuencia de tales coincidencias, la reunion de las fuerzas franco-españolas de Cadiz y Cartagena fué dificultándose cada dia; los buques enemigos, que en escaso número interceptaban las comunicaciones marítimas de los ejércitos imperiales, continuaron flotando impunemente sobre las costas de Italia, y por último, las fuerzas del inmediato mando de Villeneuve atrageron sobre sí tal cantidad de navios ingleses, que con razon podian considerarse bloqueadas en el centro mismo de sus departamentos (3).

(1) *Archivo de la secretaria de Marina.* La carta anterior está copiada de una traduccion literal hecha de letra del general Gravina, y conservada en el referido archivo. Tanto esta carta como los otros documentos que íntegros van en el testo, he insertado en fuerza de la importancia que tienen para aclarar los sucesos, y dar á mis consideraciones históricas toda la verdad que necesitan para salir airosas en la competencia que tienen con las injusticias de que nuestra Marina ha sido blanco.

(2) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.—Consideraciones militares sobre el combate de Trafalgar* ms. Este cuaderno he obtenido de la generosa bondad de la señora hija del teniente general de la Armada D. Alejandro Gutierrez Rubalcaba: el nombre del autor se ignora, bien que en dicho cuaderno consta que fué *un oficial de Marina que se halló en el combate*, el cual lo escribió sin duda con intencion manifiesta de darlo á la estampa.

(3) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Jurien de la Graviere. *Guerres maritimes sous la république et l'empire.*—*Historia de los combates navales.*—*Victorias y*

Napoleon, al entender tan inauditos sucesos, todos acarreados por la nulidad de Villeneuve, ya no pudo ni quiso tolerarlo por mas tiempo al frente de sus escuadras. «*Su amigo de V.*, dijo á Mr. Décrés, *es sobradamente cobarde para salir de Cádiz* (1); y el relevo fué ya una resolucion indestructible de parte de su ministro. Quizá este, mas conocedor del personal que á sus órdenes militaba, tendria igual ó menos confianza en los marinos franceses que estaban en el caso de relevar á Villeneuve; pues á decir verdad, y sino fuera por temor de parecer injustos, no seria dificil provar que tras de la revolucion, y en pos de la muerte del almirante Latouche-Treville, ocurrida algunos dias antes de combinarse la espedicion á la Martinica (2), con dificultad se encontraria en el catálogo personal de la Marina francesa, gefe suficiente para secundar los proyectos del gran capitan del siglo (3). En tal caso no hay duda que Napoleon se debió á sí mismo una parte muy considerable de su posterior destino, pues no habia para qué empeñarse en buscar con tanta dificultad dentro de Francia un gefe capaz de llevar á cabo las mas grandes empresas marítimas, cuando nadie podia dudar que entre los españoles de entonces, sino habia marineros prácticos bastantes para tripular treinta navios, sobraban generales de ilustre reputacion que supieran gobernar mayores escuadras: y el mismo Gravina estaba reputado por muy superior aun en el propio concepto de Bonaparte, segun en otras páginas se ha probado victoriosamente. El general que *era todo génio y decision en el combate*, y *como un leon se peleaba*, bien merecia la confianza del emperador, sobre tantas medianias como en su servicio se estaban adiestrando.

Al pronunciar Napoleon aquella fatal sentencia que tanto afectaba al honor de Villeneuve en el acto de relevarlo, el ministro, que á manera de inmenso dique estaba levantado entre el emperador y la existencia del imperio, á fin de estorbar la continuacion de este por las disposiciones de aquel, todavía no se determinó á cumplir por entero los justos acuerdos de la razon, pretendiendo salvar la susceptibilidad del amigo.

Para suceder á Villeneuve en el mando en gefe de la escuadra combinada, que ya de Cádiz debiera haber salido, fué nombrado el vicealmirante Rosilly, general de capaz instruccion y disposiciones bastantes para cumplir en el terreno del honor cuanto por el emperador se le ordenara.

Sin duda al comunicar á Villeneuve los últimos acuerdos de la gracia imperial el ministro Décrés, tan aficionado al almirante caido, no

conquistas.—Saint-Laurin. *Historia de Napoleon.*—*Memorias del príncipe de la Paz.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—*Memorias de Collingwood.*—*Vida del almirante Nelsson.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española*, etc.

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*

(2) Pavia. *Relacion de la espedicion á la Martinica.*

(3) En un despacho de Napoleon á Décrés, de Boulogne á 24 de agosto de 1805, con alusion al arribo de la escuadra combinada al Ferrol, despues del combate de Finisterre, se lee: «¡Si tuviera yo un hombre allí!..... los contra-almirantes que he hecho son hombres que no pueden prestarme grandes servicios: necesito hombres de un mérito superior..... ¿No seria posible hallar en la Marina un hombre emprendedor que vea las cosas á sangre fria y como hay que verlas en los combates, y en las diferentes combinaciones de las escuadras?..... (Dumas. *Précis des évenements militaires.*)

quiso amargar su desdicha, participándole la absoluta que por sus anteriores desaciertos le habia ya inutilizado. Quizá dejando entreveer una esperanza de rehabilitacion en el concepto público y hasta en el del emperador, le inspiró la idea de hacerse á la mar antes que Rosilly tuviera tiempo de llegar á Cádiz para sustituirle; y el amor propio, que es el último de los fantasmas que nos abandonan en la vida, cuando á los sentimientos del honor está unido, operó una completa reaccion en el ánimo de Villeneuve, y la destruccion de la hermosa escuadra que sobre la bahía gaditana levantaba sus espesos mástiles y tremolaba sus banderas, quedó completamente decretada por el mas tímido de los almirantes.

La indecision tomó el aspecto de la mas fiera osadía: aquellos exagerados instintos de irresponsabilidad se convirtieron en un desenfado capaz de acometer las mas levantadas hazañas. Tal vez se vió segura la catástrofe; pero en tal caso se hubo de cohonestar la idea con la intencion de sucumbir á todo trance en el peligro: y por borrar la mancha de infamia ó cobardía que sobre los timbres del almirante se habia estampado, no hubo desvarío que no se acariciase en la acalorada mente, ni desacuerdo cuya práctica inmediata no dejara de sancionarse.

Sabia Villeneuve que su relevo estaba decretado: conocia los pasos del sucesor, y quizás no ignoraba que algunas jornadas, muy pocas, le bastarian para ponerse al frente de la escuadra que su impericia estaba perdiendo, y sino tenia olvidadas las leyes de la equidad, harto debiera conocer que todo movimiento por él acometido entonces como gefe de aquellas fuerzas, estaba tanto menos justificado cuanto mayor fuese su importancia. Pero allí obraban de una parte el honor perdido; el amor propio humillado, y la mano de un ministro fatal en cuya amistad se confiaba lo bastante para torcer en su tiempo los mas poderosos mandatos. ¡Cuántas combinaciones de la agitada mente para concurrir al punto mas fatal del suceso terrible que se estaba confeccionando!.....

La salida de Cádiz antes que Rosilly tomara el mando de la escuadra, sino arguyera otra cosa en contra de Villeneuve, cuando menos podria tacharse de irreverente: porque al cabo, cuando ya el emperador habia encomendado las futuras operaciones ó otro hombre, la destitucion del antecesor estaba siendo una verdad en el terreno del derecho, y únicamente en el estremado caso de un ataque imprevisto, ó de un golpe de mano ventajoso, hubiera sido lícito á Villeneuve atraer sobre su autoridad, muy provisional entonces, la responsabilidad del mando que habia perdido.

Mas en el caso á que van dirigidos todos los razonamientos anteriores, habian crecido grandemente las dificultades de abrazar el partido de la accion ó movimiento; porque sobre las aguas de Cádiz se hallaban á la sazon reunidas muy considerables fuerzas de la marina inglesa, y en tal caso, no solo tenia que pesarse en el juicio público la incompetencia del gefe que mandaba para acometer una salida peligrosa, sino que tambien habia de considerarse grandemente la inconveniencia manifiesta de afrontar un peligro seguro, cuando la unidad mo-

ral del mando y de la obediencia, de la confianza y del órden por la situacion especial de Villeneuve, estaba tan completamente quebrantada. ¿Qué subalternos, no halagados por gratos recuerdos anteriores, irian sinó á batirse bajo las órdenes de un gefe destituido?..... ¿Ni qué tropas pelearian animosas á la voz de mando de un caudillo desconceptuado? Indudablemente comandantes y soldados deberian recelar de la autorizacion, y por una consecuencia muy lógica que se desprende de la filosofía de la guerra, tendria forzosamente que renunciarse antes de comenzar la accion, aquella sublime confianza que casi siempre es mensagera fiel de la victoria en los combates de mayor peligro y mas empeñadas complicaciones.

Luego, si de todo lo dicho resulta por un lado inconveniencia positiva y manifiesta, incompetencia por otro, y peligro en conjunto: si no son los acuerdos del nuevo gefe los que se ponen en juego con arreglo á mas recientes instrucciones para acometer una empresa de gran peligro, y antes por el contrario, obra la pasion contra el consejo, la voluntad contra el órden, no hay duda que la cuestion desciende á un terreno vedado por ser de personas, y que el desastre de 21 de octubre tiene por único orígen la nulidad del caudillo y la vanidad del hombre, á quien no arredró la idea del sacrificio inmenso que iba á consumarse, con tal de acometer, insensato, un esfuerzo mas, para rehabilitar en el imperial agrado y en la pública opinion un pedazo de honra: que tal es el fantasma superior á que los hombres tributamos hasta la existencia política y material de infinitas generaciones.



TRAFALGAR.

Inconvenientes que se amontonan para salir de Cádiz la escuadra combinada.—Consejo de oficiales superiores: el desacuerdo justifica la pericia de los españoles.—Preocupado Villeneuve por afectos personales, resuelve contra el acuerdo del consejo.—Orden de salir al mar, y primera distribucion de las fuerzas combinadas.—Instrucciones preventivas de Villeneuve para el combate: consideraciones militares y marineras.—Instrucciones de Nelsson: nuevas consideraciones de táctica naval.—Sale al mar la armada franco-española: avístanse los enemigos: preparativos de combate.—Pide Gravina maniobrar independiente con la escuadra de reserva: desaprovacion de Villeneuve y murmuraciones en la armada.—Posiciones sucesivas de las fuerzas combinadas, y órden definitivo de combate.—Modo de venir á la accion los ingleses: sus fuerzas.—Batalla naval de Trafalgar. Conducta y heroismo de todos y cada uno de los navíos españoles.—Alava: Cisneros: Churruca: Galiano: Valdés: Escaño: Cajigal.—Comportamiento de los bastimentos franceses.—Dumanoir: su inaccion é inobediencia á las señales del general en gefe: su fuga. Indestructible fundamento de los gravísimos cargos que contra su opinion resultan de la historia.—Retirada de Gravina con los restos de las fuerzas combinadas.—Pérdidas generales ocurridas por consecuencia de la batalla.—Algunas palabras á Mr. Thiers.—Consideraciones del general Escaño despues del suceso.—Reflexiones sobre el estado marítimo de las tres potencias que allí pelearon.

La pusilanimidad de Villeneuve en el curso de los pasados movimientos habia, por fin, creado una situacion tan dificil, que no era posible mejorar ya ni con la permanencia de un gefe indeciso al frente de la escuadra combinada, ni con las decisivas instrucciones dictadas por el emperador, á muy larga distancia del verdadero terreno en que la resolucion de aquellas pudiera apreciarse debidamente.

Si las órdenes de salir á la mar, para que se verificara la reunion de las fuerzas surtas en Cádiz con la escuadra de Cartagena, se hubiesen cumplido tan pronto como se recibieron, ó mejor: si el estado de los navíos lo hubiera permitido y el almirante en gefe lo hubiera mandado, no hay duda que la posicion de las fuerzas aliadas, mejorándose con la mútua proteccion y acrecentamiento, habria llegado á ser en estremo ventajosa por lo concerniente á los percances de una batalla decisiva; puesto que los almirantes ingleses, viéndose muy inferiores en el número de navios, no hubieran osado presentarla. Pero la inaccion del caudi-

16

llo frances por un lado, y algunos inconvenientes materiales por otro, retardaron el movimiento: de suerte que á los pocos dias, aumentándose los recursos enemigos sobre el crucero de Cádiz, llegó á declararse la inconveniencia de aquella operacion hasta por los menos instruidos en la ciencia del mando.

No era Villeneuve de los generales arrojados, y ya se deja entender, por lo tanto, que á sus afectos cuadraban perfectamante las dificultades para permanecer al ancla en la bahia de Cádiz, donde la seguridad de la escuadra combinada era completa, y muy eventual la posible permanencia de los navíos ingleses sobre las aguas del Estrecho, á manera que la estacion fuese avanzando. Mas concurrieron á trastornar sus miras las órdenes apremiantes del emperador para la reunion ya indicada, engolfándose en el Mediterráneo; porque el gefe que habia tenido sobrado atrevimiento para contrariar las mas brillantes y fáciles combinaciones, careció de valor y energia para rechazar tranquilo y constante el nuevo proyecto que, por la aglomeracion de incidentes rápidos y peligrosos, tenia todas las seguridades de fracasar, apenas se quisiera poner en ejecucion la primera de sus partes, que era la de dar la vela, habiendo de ganar el paso de Gibraltar á las fuerzas enemigas.

Con todo: la inmensa responsabilidad que pesaba sobre tan difícil operacion, y los particulares consejos que resonaban contrarios en todas las opiniones de alguna importancia, hubieron de robustecer, hasta cierto punto, la idea favorita de Villeneuve, á saber: la inamobilidad. Pero como las órdenes del emperador eran urgentes, y su voluntad difícilmente pudiera mudarse por las consideraciones de un gefe que tanto habia trastornado, sin justa causa, sus proyectos anteriores, Villeneuve creyó conveniente llamar á consejo dentro de su navio á todos los oficiales generales de ambas naciones, para proponer la cuestion en los términos decorosos y terminantes que cumplian á la especial situacion en que la escuadra se habia colocado (1).

En tal concepto, y á pesar de que en la mañana del 7 de octubre el navío almirante habia izado en sus topes la señal de estar lista la escuadra para dar la vela, el dia 8 tuvo lugar el consejo mencionado, en el cual las opiniones, en un principio discordes, se arreglaron por fin á la gravedad de las circunstancias.

Sin embargo, en el mencionado consejo, lo mismo que en todos los actos sucesivos, los mas caracterizados gefes de la Marina francesa, por impericia ó por un esceso de pundonor mal entendido que acreditaria mas y mas la primera hipótesis, no consideraron tan arriesgada la salida al mar como realmente lo era; de donde resultaron contestaciones y desacuerdos capaces de desvanecer por sí solos, y en virtud del desastre posterior, todos los cargos que la parcialidad nos ha dirigido, con notable perjuicio del buen sentido, y de la escrupulosa verdad que se debe á la historia.

Concurrieron de la parte francesa á la conferencia en el *Bucentaure*, con el almirante Villeneuve, los contra-almirantes Dumanoir y Magon,

(1) Archivo de la secretaria de Marina. *Carta de Gravina al Príncipe de la Paz, fecha en el navío Príncipe de Asturias, al ancla en la bahia de Cádiz á 8 de octubre de 1805.*

y los capitanes de navío Cosmao, Maistral, Villegris y Prigny, y de los españoles los tenientes generales Gravina y Alava, gefes de escuadra Escaño y Cisneros, y brigadieres Galiano y Churruca (1).

Desde los principios de aquella conferencia las opiniones se manifestaron discordes, revelándose en las palabras del almirante en gefe cierta necesidad de que se obtase por la salida, como si pretendiera acabar de convencer á los dudosos del mal juicio que á todos estaba mereciendo. Nuestros gefes, por el contrario, á fuer de previsores tanto como valientes, consignaron inmediatamente su opinion de permanecer al ancla en la bahia de Cádiz, en tanto que los cruceros ingleses no disminuyeran sobre aquellas aguas, por cualquier evento de sus combinaciones ó de los temporales; y porque la ignorancia y la imprevision siempre fueron osadas en demasía, no faltaron disgustos en el consejo, provocados por los que, menos acertados en la resolucion, querian suponerse mas dispuestos á entrar en el peligro, confundiendo, mentecatos, la prudencia con la cobardia. Por fortuna eran nuestros gefes oficiales españoles: conservaban en su corazon incrustados aquellos principios de honor que forma la base absoluta de nuestras condiciones militares, y trabajo costó á los mas disuadir á Galiano de la consumacion de un duelo particular por él propuesto al contra-almirante Magon, que, imprudente, cayó en el ridículo de suponer menos animosos para entrar en el peligro á los que eran mas razonables para esquivar una segura catástrofe (2).

Tambien el imperito Villeneuve quiso coartar la libertad del voto á nuestros generales, aventurando especies ofensivas á la bien sentada reputacion de la Marina española, cuando por la permanencia en Cádiz se declararon; pero Gravina, que como gefe comprendió su verdadera posicion, y como español tenia de su parte todas las ventajas que le acreditaban en un suceso muy próximo, lleno de dignidad dirigió sus palabras á Villeneuve diciendo: «Señor almirante: siempre que los españoles han operado con escuadras combinadas han sido los primeros á entrar en fuego, y esto lo hemos probado recientemente en Finisterre.» (3)

No era ni podia ser, con efecto, un temor pueril y estraño á nuestros generales, la causa de sus opiniones respecto á la proyectada salida, cuando de una parte militaba en su favor la necesidad de conservar aquellas fuerzas á la coalicion, y de otra existian profundos resentimientos y no injustificados temores, relativos á la conducta de los franceses en los momentos de un combate. Mucho contribuiria para ilustrar esta opinion el acta de aquel consejo; pero la prevision mal intencionada de algun parcial enemigo de nuestro nombre tuvo cuidado de estraerla de su natural depósito (4), y la historia carece de la justificacion mas importante que pudiera aducirse en pro de la esperiencia y prevision de nuestros generales. Por fortuna se conserva la índole de

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.* — *Memorias del príncipe de la Paz.* Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*
(2) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*
(3) Idem *idem.*
(4) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

aquellas cualidades consignada en los públicos documentos y particulares relaciones del suceso que entonces circularon (1), y el excelentísimo señor don José Ruiz de Apodaca, hoy gefe de escuadra de la Armada española y entonces guardia-marina á las órdenes del brigadier Churruca, cuyo cuñado era, ha hecho un importante servicio á la nacion, facilitando una copia del voto consignado en el consejo por aquel ilustre gefe, voto que por lo que revela del espíritu verdadero que á los españoles contenia en los límites de la prudencia, creo muy justo insertar íntegro en esta página de la historia.

«No apruebo, dice, la salida del puerto de la escuadra combinada, porque está muy avanzada la estacion, y los barómetros anuncian mal tiempo: no tardaremos en tener vendabal duro, y por mi parte creo que la escuadra combinada haria mejor la guerra á los ingleses fondeada en Cádiz, que presentando una batalla decisiva. Ellos tienen con qué reponer las naves que les destrocemos en un combate; pero ni España ni Francia cuentan con los recursos marítimos de guerra que la Inglaterra posee. Ademas: el reciente combate sobre cabo Finisterre ha hecho ver que la escuadra francesa es espectadora pasiva de las desgracias de la nuestra: sus buques han visto que nos apresaron los navíos *San Rafael* y *Firme*, y no hicieron ni un movimiento para represarlos, no pudiendo hacerlo los nuestros por las muchas averias que sufrieron de resultas del encuentro, y me temo mucho que en la accion que vamos á tener suceda otro tanto..... ¿Por qué salir el almirante frances de la bahia de Cádiz? Aquí obligariamos á los ingleses á sostener un estrecho bloqueo, otro en Cartagena, donde hay armadas fuerzas navales, y sobre Tolon tambien otro. Para estos bloqueos tendrian que hacer grandes sacrificios: con el sostenimiento de tres escuadras en un invierno que está próximo, y con las averias que forzosamente han de tener, conseguiriamos ventajas equivalentes á un combate.» (2)

Pasados los ímpetus de la rivalidad, y entrada en razon la mayoría del consejo, los resultados no podian declinar mucho de la mejor opinion de los mas inteligentes y esperimentados; y en tal concepto, sin olvidar los terminantes mandatos del emperador, ni destruir decididamente los deseos de Villeneuve, quedó allí resuelto que se tuviese todo pronto para verificar la salida al primer momento favorable, *teniendo por tal aquel en que los enemigos dividan sus fuerzas para la proteccion de sus espediciones y de su comercio en el Mediterráneo* (3).

Semejante acuerdo no hay duda que dejaba la responsabilidad de Villeneuve á cubierto de los cargos que, por su inaccion, justificada

(1) Tengo á la vista en apoyo de lo dicho, el oficio ya citado del general Gravina al Príncipe de la Paz; una relacion del combate que me ha enviado el coronel retirado D. Clemente Grima: algunas cartas coetáneas que me ha facilitado recientemente mi amigo el señor D. Antonio Ferrer del Rio: otros documentos importantes del señor D. Tomás Barreda brigadier de la Armada, ya difunto, que estubo en el combate de Trafalgar en calidad de ayudante de órdenes del general Gravina, siendo entonces capitan de fragata graduado, teniente de navío; y ademas, cuanto se desprende de las obras nacionales y estrangeras que tratan de aquel suceso. Los documentos del brigadier Barreda debo á la bondad del señor D. Jacinto de Leon, diputado á Córtes.

(2) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

(3) Archivo de la Secretaría de Marina. *Carta de Gravina al Príncipe de la Paz, á 8 de octubre.*

entonces, pudieran hacérsele: pues aunque la autoridad del mando no puede ser destruida por los acuerdos de un consejo, considerándose este como un agente auxiliar en los casos dudosos, pero nunca de indeclinable resolucion en el terreno ejecutivo, no hay duda que ciñéndose al parecer de tantos oficiales esperimentados, hubiera cumplido Villeneuve su mision de gefe, esperando tranquilo el fallo de la ley, que siempre hubiera girado dentro de los límites de la justicia. Al cabo Napoleon no era incapaz de orientarse en aquellas circunstancias para conocer la imposibilidad que existia de cumplir sus instrucciones, sin correr inminente riesgo una porcion tan importante de las escuadras franco-españolas; y el mismo Villeneuve estaba convencido de esta verdad, cuando á su ministro de Marina escribia: «No puedo creer que la intencion de S. M. I. sea querer esponer la mayor parte de sus fuerzas navales á azares tan desesperados, que no pueden darnos la mas pequeña gloria (1).

Pero contra la resolucion adoptada en el consejo, resolucion que permitia la permanencia de la escuadra en Cádiz todo el tiempo que tardaran las fuerzas inglesas en ser inferiores lo bastante para no arriesgarse á una accion decisiva, acudieron los malos oficios de la exagerada amistad con propósito de envolver por impremeditadas indicaciones la reputacion y la existencia del imperio. La carta del ministro Décrés á Villeneuve, dándole cuenta del relevo acordado, puso en completa conmocion al desdichado almirante, y los deseos de justificarse ante la opinion pública de la Europa: algunas palabras vertidas con personal significacion en un periódico francés (2), y sobre todo, la necesidad de aparecer sin la fea nota de cobarde ante un consejo de guerra, que regularmente no se la impondria ni siquiera anticipadamente, porque no hubiera sido justa, le obligaron á tomar sobre sí toda la responsabilidad de los sucesos, apresurando la salida de la escuadra tan pronto como pudo entender la llegada á Madrid del vice-almirante Rosilly, que por sucesor se le habia nombrado (3).

El dia 18 de octubre descubrió Villeneuve abiertamente á Gravina su irrevocable propósito de dar la vela, no como fórmula de atencion, ni como manifestacion oficial, sino lleno siempre de recelo para interrogarle si la escuadra española estaba dispuesta á secundar sus intenciones. El general español, por mas que en silencio devorase el pesar que semejante desacierto le causaba, no vaciló un instante en reiterarse completamente á las órdenes de Villeneuve, conforme estaba de antes acordado; y con esto, afirmadas las seguridades del mando en la mente del caudillo francés que hasta de sí mismo recelaba, hizo el 19 las convenientes señales para darse al mar toda la escuadra sin mas aviso ni consulta (4).

(1) Dumas. *Précis des évenements militaires.*
(2) El Monitor de Paris, que decia: «*No falta á la Marina francesa mas que un gefe de arrojo y de sangre fria.*
(3) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Jurien de la Graviere. *Estudios sobre la última guerra marítima.*—Dumas. *Précis des évenements militaires*, etc.
(4) Grima. *Relacion de Trafalgar.* ms.—Anónimo. *Reflexiones militares sobre el combate de Trafalgar.* ms. etc.

La determinacion de salir al mar cuando la escuadra inglesa de observacion estaba en toda su pujanza, no podia ser mas inconveniente, y sobre todo mas inoportuna. Las fuerzas combinadas formaban un total de treinta y tres navíos, cuatro de tres puentes, mas cinco fragatas y dos bergantines; y las inglesas no pasaban de veinte y siete navíos, siete de tres puentes, con cuatro fragatas, una goleta y una balandra de escaso porte (1); pero en cambio tenian de su parte la ventaja de elegir la posicion antes de empezar el combate para ganar el barlovento, y verificar la embestida á placer de sus anteriores combinaciones; y ademas, la superioridad de los tres navíos mas de tres puentes, que no podia despreciarse teniendo en cuenta el órden adoptado para comenzar el combate en la formacion de columnas reforzando las cabezas; esto sin contar con la superioridad práctica de las maniobras y los disparos que se habia declarado, con gran caudal de justicia, á favor de la Marina inglesa, desde muchos años antes que la española entrára en el período de su renacimiento.

Antes de desembocar el puerto de Cádiz la escuadra combinada se ordenaron las operaciones sucesivas del mejor modo que se alcanzó á la mente del almirante en gefe, y no tan mal que hubiera dejado de producir muy convenientes resultados, si posteriores acuerdos no hubieran concurrido á preparar el desastre que todos lamentamos. La distribucion de las fuerzas franco-españolas se habia concertado en cinco divisiones repartidas en cuatro escuadras en la forma siguiente:

La de vanguardia con la calificacion de segunda en el órden de gerarquías, estaba encomendada á las órdenes del teniente general español don Ignacio María de Alava, y se componia de los siete navíos cuyos nombres van á continuacion en el propio órden que formaban: *Pluton*, francés: de setenta y cuatro cañones, su comandante monsieur Cosmao.—*Monarca*, español del mismo porte, comandante don Teodoro Argumosa.—*Fougueux*, francés, lo mismo que los anteriores, su capitan Mr. Boudouin.—*Santa Ana*, español de ciento y veinte cañones con la insignia del teniente general que mandaba la division, y capitan don José Gardoqui.—*Indomptable*, francés de ochenta cañones, bajo el mando de Mr. Hubert.—*San Justo*, español de setenta y cuatro y capitan don Miguel Gaston, *Intrépide*, francés de igual porte, y con Mr. Infernet por comandante.

La escuadra del centro, con la calificacion de primera, iba mandada por el comandante en gefe Mr. de Villeneuve y se componia de los navíos: *Redoutable*, francés de setenta y cuatro cañones, mandado por Mr. de Lucas.—*San Leandro*, español de sesenta y cuatro, su capitan don José Quevedo.—*Neptune*, francés de ochenta y cuatro, y comandante Mr. Maistral.—*Bucentaure*, tambien francés donde se arbolaba la insignia del comandante en gefe de todas las fuerzas combinadas y era capitan Mr. Magendie.—*Santísima Trinidad*, de ciento treinta y seis cañones, tambien con insignia del general Cisneros, y por coman-

(1) *Parte del mayor general D. Antonio de Escaño al Príncipe de la Paz fecho en Cádiz á 17 de diciembre de 1805.—Relaciones parciales.* mss.—Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio.*—Marliani. *Vindicacion de la Armada española.* etc.

dante don Francisco Javier Uriarte.—*Héros*, francés de setenta y cuatro, su capitan Mr. Poulain—y *San Agustin*, español de igual porte, y don Felipe Jado Cajigal por gefe.

La tercera escuadra, llamada de retaguardia, al mando del contra-almirante Dumanoir, tambien como las otras constaba de siete navíos, á saber: *Mont-Blanc*, francés de setenta y cuatro cañones, su gefe monsieur Villegris.—*San Francisco*, español de setenta y cuatro tambien, y capitan don Luis Flores.—*Duguay-Trouin*, francés de igual porte, bajo las órdenes de Mr. Touffet.—*Formidable*, tambien francés de ochenta, con la insignia del citado contra-almirante y por capitan Mr. Letellier.—*Rayo*, español de cien cañones, su comandante don Enrique Macdonell.—*Scipion*, francés de setenta y cuatro, mandado por Mr. de Beranger—y *Neptuno*, español de ochenta cañones bajo las órdenes del intrépido don Cayetano Valdés, que tan gloriosamente lo condujo al combate.

La escuadra de observacion se puso á las órdenes de nuestro teniente general don Federico Gravina, repartida en dos divisiones con un total de doce navíos en la forma siguiente.—*San Juan Nepomuceno*, español de setenta y cuatro cañones, su gefe el bravo y entendido marino don Damian Cosme Churruca.—*Berwick*, francés tambien de setenta y cuatro, capitan Mr. Camas.—*Príncipe de Asturias*, español con la insignia del teniente general, de ciento diez y ocho cañones y por comandante don Rafael Hore.—*Achilles*, francés, de setenta y cuatro y comandante Mr. Newport.—*San Ildefonso*, español tambien de setenta y cuatro, capitan don José Vargas.—*Argonaute*, francés de igual porte que los anteriores, capitan Mr. Epron.—*Swift-sure*, francés tambien de setenta y cuatro, mandado por Mr. Villemandrin.—*Argonauta*, español de ochenta cañones, mandado por don Antonio Pareja.—*Algeciras*, francés de setenta y cuatro con la insignia del contra-almirante Magon y por capitan Mr. Letourneur.—*Montañés*, español de setenta y cuatro, mandado por don Francisco Alcedo.—*Aigle*, francés, del mismo porte, capitan Mr. Courrége—y *Bahama*, español tambien de setenta y cuatro, mandado por el brigadier don Dionisio Alcalá Galiano.

Las cinco fragatas y dos bergantines, repartidas convenientemente en las columnas, ya haciendo el servicio de observacion, ó bien sirviendo para comunicarse las órdenes perentorias en los momentos de importancia, pertenecian en su totalidad á la marina francesa en las condiciones siguientes: *Rhin*, de cuarenta cañones su capitan el de fragata Mr. Chesneau.—*Hortense*, de cuarenta mandada por el de igual clase Mr. Lameillerie.—*Cornélie*, tambien de cuarenta, su capitan Mr. Martineng.—*Thémis*, como la anterior bajo las órdenes de monsieur Jugan.—*Hermione*, tambien del mismo porte al mando de monsieur Maké.—El bergantin *Furet*, de diez y ocho cañones mandado por Mr. Dumas, y el de igual clase *Argus*, de diez y seis á las órdenes de Mr. Taillet (1).

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

No hay duda que tratándose de fuerzas tan considerables, la subdivision por escuadras no podia menos de ser en estremo conveniente, y que al impulso de sus movimientos y posiciones respectivas se habia de subordinar en gran manera el resultado de la funcion que con tanta imprudencia iba á provocarse. Pero las instrucciones preventivas para los accidentes del combate habian de entrar por mucho en el suceso, y á ellas, por lo tanto, era forzoso dedicar una parte muy considerable de la atencion principal del almirante en gefe, con tanto mas motivo cuanto que se trataba de combatir nada menos que con las fuerzas escogidas de la primera potencia marítima, las cuales se hallaban bajo las órdenes del que entonces se reputaba el primer marino del mundo.

Villeneuve, sin embargo, no se apresuró gran cosa á prevenir la situacion respectiva de cada comandante, ni tuvo en cuenta las variantes que los ingleses estaban haciendo en la táctica, de algunos años atrás, ó á lo menos no dió á esta condicion toda la importancia que en buena ley correspondia. Sus instrucciones fueron limitadas en estremo, como era limitada la índole de su resolucion en los casos peligrosos, y apenas se cuidó mas que de disponer el órden de batalla sobre una sola línea, como si se tratára de alguna escuadra igual ó menor que la de Finisterre.

«Si el enemigo, dijo, se halla á sotavento respecto á nosotros, dueños de nuestros movimientos, formaremos nuestro órden de batalla y arribaremos sobre él todos á la vez. Cada buque nuestro ataca al que tiene enfrente en la línea enemiga, y no debe titubear en abordarlo si las circunstancias le favorecen. Haré muy pocas señales, pero todo lo espero de cada capitan. *El que no se hallase en el fuego no estará en su puesto*, y una señal para que acudiese seria para él un baldon y una deshonra.»

«Si el enemigo, por el contrario, se presenta á barlovento de nosotros, y manifiesta la intencion de atacarnos, debemos esperarlo en una línea de batalla cerrada. El enemigo no se limitará á formarse en una línea de batalla paralela á la nuestra, y venir á trabar un combate de artillería, cuyo éxito depende á veces de la mayor pericia, mas de seguro cabe siempre á la mejor suerte: se afanará por envolver nuestra retaguardia ó cortar nuestra línea y atacar los buques nuestros desamparados, con grupos de sus buques para envolverlos y vencerlos; en ese caso un capitan que manda debe de hallar en sí mismo, en su propio denuedo, en su amor de gloria, las inspiraciones que le han de guiar, sin esperar las señales del almirante, que empeñado en el combate, se halla envuelto en el humo, y puede carecer hasta de la posibilidad de hacer señales.» (1)

¡De cuánta censura no son dignas las anteriores instrucciones! Por ellas se ve manifiestamente, cuánto faltaba á Villeneuve para ser digno del mando que ejercia, y á poco que se conocieran los talentos del almirante enemigo hubiera sido bien fácil precaver el éxito de la batalla. En primer lugar la línea de combate que, por el número respetable de

(1) Dumas. *Précis des évenements militaires.*

los navios que la formaban, no podia menos de ser muy dilatada, estaba espuesta durante los accidentes de la lucha, á las diferencias de aguante, andar y gobierno de los buques, pues ya se sabe que no todos participan de unas mismas cualidades marineras, sin que tal inconveniente, la mas esmerada construccion ni la mejor provision de aparejos hayan sido bastantes para evitarlo. Luego la dificultad de abrazar con precision en cualquiera maniobra todo el mar de su larga estension, para no confundirse en los movimientos, unos con otros, los navíos de la línea: la incapacidad de egecutar esos mismos movimientos sin alterar la formacion: el peligro que existe en el acto de rectificarla si el enemigo maniobra á la vista, con los zafarranchos hechos y la inteligencia del gefe en contínua observacion para caer rápidamente sobre un claro accidental y cortar la línea sin trabajo, tomando de través para batirlos en detall, y con fuerzas superiores, los navíos cortados; y finalmente, la necesidad de no descubrir desde un principio al gefe de la línea contraria todo el sistema de la táctica propia, por lo que conviene dejar al cálculo sus ocupaciones, á la batalla sus cambios y accidentes, y al enemigo la conveniente duda para que no pueda emplear jamás el total de sus recursos en un movimiento dado y premeditado con toda la seguridad de la accion, sin obstáculos de ninguna especie, todo condena en semejantes batallas de tan crecidas fuerzas el despliegue anticipado de la línea monotona que forma la base de la táctica del P. Hoste, por mas que la exactitud de su sistema y movimientos, llevada á cabo con la mayor escrupulosidad en los momentos del peligro, suela producir muy felices resultados, cuando se maneja por gefes inteligentes.

Los despliegues en línea de batalla, caso de convenir, no deben verificarse antes de conocer la intencion del enemigo, en particular cuando se trata de grandes fuerzas; y aun entonces la prudencia no puede prescindir de conservar á retaguardia de la batalla una fuerte reserva de navios muy veleros y fáciles, que obrando independiente de la línea, y á cargo de un gefe entendido, pueda observar los accidentes de la accion y caer con la mayor rapidez posible donde el peligro de los amigos se manifieste terminante. De otro modo, tendidas las líneas de una y otra parte y arribando paralelas para cañonearse, sin dejar nada á la inteligencia, seria tanto como negar la necesidad del estudio profundo de la ciencia militar á los generales de Marina, puesto que en semejantes combates el cañon, ó á lo mas una cambiante de viento, recibe el encargo de decidir caprichosamente la victoria.

Fuera de todas estas consideraciones, que al almirante francés no debieran ser estrañas, puesto que no lejanos sucesos las tenian justificadas, Villeneuve declinando su autoridad en los críticos momentos en que debiera ser mas enérgica y previsora, comprende que el enemigo no se limitará á formar en una línea de batalla paralela á la suya para trabar un combate de artillería, y sin embargo hace desplegar en una inmensa estension sus navíos para recibirlo. ¿Cuál era, pues, su sistema en semejante práctica? El despliegue general de los navíos suponiendo que el enemigo habia de procurar romper su línea, no era otra cosa

que debilitar todas las partes de la escuadra combinada y facilitar á los ingleses un éxito mas seguro que aquel en que tan justamente habian pensado. Queria Villeneuve que en el caso de ser aquella la intencion del almirante Nelsson, cada capitan hállase en sí mismo, en su propio denuedo, en su amor á la gloria, las inspiraciones que le hubieran de guiar sin esperar las señales del almirante. ¿Y esto no era la anarquía, el desórden, la confusion en el combate?

Si Villeneuve calculaba que los enemigos habian de pretender cortar la línea y batir aislados nuestros navíos ¿por qué no echó inmediatamente sobre su posicion de gefe el cuidado de evitar semejante resultado? ¿Por qué desplegó la línea de batalla mucho antes de saber á ciencia cierta la verdadera intencion de los enemigos, que con efecto habia adivinado? Y en el caso de optar por el despliegue, como sistema ajustado á la práctica constante de mas de un siglo ¿por qué en la suposicion ya dicha no sustentó la escuadra de reserva en la disposicion que la mas sana prudencia aconsejaba? Queria que los capitanes de navío fueran previsores en los casos dudosos, y él no era capaz de contrariar los peligros ya conocidos ó supuestos: en una palabra, pretendia rehuir la responsabilidad, porque la responsabilidad era el fantasma que le mataba. En tal caso, ni su reputacion dudosa, ni su conducta censurable y censurada, le bastaban para justificar la salida de Cádiz. Puesto en la mar, ó habia de constituirse en verdadero almirante en gefe, ó su determinacion de esponerse á una batalla era un crímen inaudito. La narracion sucesiva de los acontecimientos del combate vendrán muy pronto á justificar este aserto.

Nelsson por su parte no habia echado en olvido su obligacion de almirante en lo de manifestar sus instrucciones á los navíos que mandaba: pero ¡cuán diferentes fueron de las de Villeneuve! Habia tenido nuevas exactas del consejo de guerra habido en la cámara del *Bucentaure* el dia 8 de octubre, y desde luego, suponiendo que el combate era cosa resuelta por sus enemigos, se apresuró á prevenirlo comunicando la siguiente órden general del dia 10 al frente de Cádiz.

«A la par que es menos que imposible conducir al combate una escuadra de cuarenta navíos con vientos variables y una atmósfera nebulosa, ó en otras circunstancias que pueden presentarse, sin una pérdida de tiempo que dejaria probablemente que se malograse la ocasion de empeñar al enemigo en términos que hiciesen decisivo el combate, he resuelto que la escuadra, esceptuando el navío del comandante en gefe y del segundo comandante, ocupe una posicion tal, que el órden de batalla sea el de marcha: esto se conseguirá formando la escuadra dos columnas de á diez y seis navíos cada una, y teniendo una division de vanguardia, compuesta de ocho de los navíos de dos puentes los mas veleros. Así podrá siempre formarse, si es necesario, una línea de veinte y cuatro navíos, uniéndose á una de las columnas que el comandante en gefe quiera. El segundo comandante, en cuanto yo le haya dado mis instrucciones, tendrá la direccion absoluta de su columna para empezar el ataque de los buques enemigos, y lo seguirá hasta que queden apresados ó destruidos.»

«Si se descubre la escuadra enemiga al viento en línea de batalla, y que las dos columnas y la division de vanguardia pueden alcanzar esa línea, esta probablemente tendrá tal estension, que la cabeza no podrá acudir en socorro de la cola. Por tanto es verosimil que haré la señal al segundo comandante de cortarla hácia el duodécimo navío, contando desde la cola, ó por donde pueda, sino puede llegar á esa altura. Yo con mi columna atacaré hácia el centro y la division de vanguardia atacará dos, tres ó cuatro navíos mas arriba del centro, de manera á tener la seguridad de atacar el navío del comandante en gefe de la escuadra enemiga, buque que es preciso apresar á todo trance. El plan general de la escuadra británica debe ser el de estrechar todos los buques enemigos desde el segundo ó el tercero mas allá del comandante en gefe (suponiendo á este en el centro) hasta la cola de la línea. Quiero suponer que veinte buques de la línea enemiga no hayan sido atacados; mas pasará mucho tiempo antes que puedan hacer un movimiento que los traiga á poder atacar una parte de la escuadra británica ó á socorrer á sus compañeros, lo que hasta imposible seria sin confundirse con los buques empeñados. Tambien quiero suponer que la escuadra enemiga cuente con cuarenta y seis navíos, y que la nuestra no tenga mas que cuarenta. Si tiene menos, un número proporcionado de su línea quedará cortado; pero nuestros buques deben ser mas numerosos en una cuarta parte que los bageles cortados.»

«Hay que dar algo á la fortuna: nada es seguro en un combate naval: esta es su ley mas que cualquier otra: las balas se llevan nuestros palos y nuestras vergas lo mismo que las del enemigo, mas tengo confianza en que conseguiremos la victoria antes de que la vanguardia del enemigo pueda acudir en socorro de la retaguardia, y en tal caso la escuadra británica se hallará en disposicion de recibir los veinte navíos intactos que vengan de refuerzo, ó de perseguirlos si intentan escaparse. Si la vanguardia vira viento adelante, los navíos capturados deberán pasar á sotavento de la escuadra británica. Si el enemigo vira viento atrás, la escuadra británica deberá situarse entre el enemigo y los navíos que habrá apresados, y sus propios buques desamparados. Si el enemigo se acerca, en ese caso ningun recelo hay que tener del resultado.»

«En todos los casos posibles el segundo comandante dirigirá los movimientos de su columna, en un órden tan ceñido como las circunstancias lo permitan. Los capitanes deberán mirar su columna respectiva como el centro de reunion; mas en el caso que las señales no puedan verse ó entenderse claramente, todo capitan habrá cumplido si bárlobea su buque con uno enemigo.»

«Orden de marcha y de batalla.—Divisiones de la escuadra británica:—Vanguardia, ocho buques.—Columna al viento, diez y seis.—Columna á sotavento, diez y seis.—Total cuarenta buques.—Línea enemiga, cuarenta y seis.»

«Las divisiones nuestras serán dirigidas juntas hasta tiro de cañon de la línea enemiga; entonces haré probablemente la señal á la columna de sotavento de arribar y de ir con todo aparejo fuera hasta las bonnetas,

con el fin de alcanzar lo mas pronto posible la línea enemiga, y de cortarla por el duodécimo navío empezando desde la cola. Es posible que algunos bageles no consigan cortar por el punto que es de desear que lo hagan; mas estarán siempre en disposicion de ayudar á sus compañeros. Si algunos hay que se encuentren echados hácia la cola de la línea completarán la derrota de los doce navíos enemigos. Si la escuadra contraria vira viento atrás todos á un tiempo, ó deja arribar para correr largo, los doce navíos que formarán en la primera posicion la retaguardia del enemigo, deberán ser siempre el punto de mira de los ataques de la columna de sotavento, á menos que otra cosa mande el comandante en gefe, lo que no es de creer, porque la direccion absoluta de su columna de sotavento, despues que las instrucciones del general en gefe hayan sido bien entendidas, debe quedar al almirante que mande la columna. Lo demás de la escuadra quedará á las órdenes del comandante en gefe, que cuidará que los movimientos del comandante su segundo tengan toda la libertad posible.—Nelsson» (1).

Al terminar la lectura del documento anterior casi pudiera prescindirse de conocer por otra relacion cualquiera los accidentes de la batalla, puesto que con muy cortas escepciones de escasa importancia, el ilustre marino inglés vió cumplidos en la práctica todos los cálculos que habia hecho. Pero esto no sucedió porque el órden natural de los accidentes, ya comenzado el movimiento, hubiera de ser aquel que Nelsson suponia, pues esto era absurdo tratándose de marinos prácticos y esperimentados; como que la mas ligera alteracion que se opusiese á sus cálculos en la posicion y maniobras de la escuadra combinada, necesariamente deberia cambiar el aspecto del combate antes de comenzarlo, y el almirante inglés tendria qne improvisar unas nuevas instrucciones sobre el propio mar de batalla, lo cual siempre es peligroso cuando se da con enemigos entendidos.

Es verdad que la ciencia de su táctica estribaba precisamente en la ocultacion de su órden de ataque, que tal circunstancia resulta de la acometida en columnas oblícuas á que tan aficionado se mostraba el ilustre britano quizá por los egemplos estudiados en los mejores tiempos de nuestra Marina.

Con efecto: el célebre Roger de Lauria, allá por los años de 1289, cuando sobre cabo de San Feliu dió á franceses aquel famoso combate naval que tanto ilustró las armas aragonesas, dispusiera sus naves en la formacion ya dicha de columnas oblícuas que entonces se llamaba *de escala;* y tenia la ventaja de amenazar á la vez todo el frente de la línea enemiga, sin descubrir el verdadero punto sobre que se habia de verificar el despliegue en los momentos críticos de la pelea (2). Y aunque ni las armas ni otras condiciones de entonces tuvieran relacion alguna con las de nuestros tiempos, como que todavía era desconocida la artillería de fuego en las armadas, no es menos elocuente el egemplo

(1) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*

(2) Archivo de la Corona de Aragon. *Coleccion diplomática del reinado de don Pedro III.*—Depósito hidrográfico. *Coleccion de documentos de Marina.*—Quintana. *Españoles célebres, etc.*

justificado en los modernos sucesos por los Reylters, los Wan-Tromps y otros almirantes no menos famosos que desde el siglo XVI en adelante conservaron, como muy provechoso en sus ataques, el órden de columnas dispuestas en la forma mencionada, hasta que el duque de York, grande almirante de Inglaterra, formó su escuadra en línea recta y paralela á la de sus enemigos en el combate naval de Lestoff contra Olandeses, mandados por Opdan de Wasenaer, el año de 1665 (1).

Nelsson, al combinar sus instrucciones quizás tuvo presente la historia mas moderna del almirante Villeneuve, y supuso, bien supuesto, que, como en Finisterre, su órden habia de ser la prolongacion de sus fuerzas en línea recta, y todos los accidentes de la batalla habian de concretarse á la mas completa inaccion, dejando obrar únicamente la artillería. De otro modo, siquiera no fuese mas que habiendo conservado la reserva independiente bajo las órdenes de Gravina, el almirante inglés no hubiera acometido la accion con arreglo á sus instrucciones escritas, ó de lo contrario el éxito hubiera variado completamente, porque la línea hispano-francesa siendo menos prolongada, permitiria la proteccion mútua é inmediata de todos los navíos, y la batalla seria de poder á poder en vez de reducirse, como se redujo, á combates parciales de notoria inferioridad por nuestra parte.

Con efecto: habiendo comenzado á salir de Cádiz la escuadra combinada á las seis horas de la mañana del 19 de octubre, con viento calmoso del E. no pudo verse completamente en franquia hasta las ocho y media del inmediato 20, á cuya hora lo verificó el último, el navío *Rayo,* español de cien cañones que bajo las órdenes de Macdonell navegaba. Soplaba ya el viento fresco del E. y E-S-E. en los momentos de reunirse toda la escuadra fuera de la boca del puerto, navegando la vuelta del O-S-O.: pero no tardó mucho tiempo en escasearse el viento hasta el S-S-O. tan fuerte y con tan malas apariencias, que el almirante se vió precisado á mandar que se navegase con dos rizos tomados á las gavias.

Como debia suceder, semejante variacion de viento hácia la proa causó una gran dispersion en la escuadra, la cual duró hasta las dos de la tarde, porque habiéndose llamado á dicha hora el viento al S-O. con los horizontes claros y despejados, fué fácil verificar la union en formacion de cinco columnas, con arreglo á las señales que en el *Bucentaure* se hicieron. Tal era el estado de la escuadra franco-española en los momentos críticos en que una fragata de las avanzadas indicó la aparicion de diez y ocho velas enemigas á la vista; cuya señal, así como fué entendida por el almirante, produjo la órden inmediata de hacer los zafarranchos y prepararse para entrar en combate.

Á las tres de la tarde, y cuando ya la batalla se esperaba de un momento á otro, se viró por redondo en demanda del Estrecho, conservándose la propia formacion de las cinco columnas segun el órden ya dicho; y cuando se hubo verificado el movimiento fueron vistas cuatro fragatas inglesas á las cuales dieron caza las nuestras de órden superior,

(1) Lediard. *Historia de la Marina inglesa.*—Tisio. *Historia de la Marina bátaba.*—*Historia general de la Marina.*

apoyadas por los navíos de la columna de observacion *Achiles*, *San Juan* y *Algeciras*, por consecuencia de órden que al efecto se les dió por señales desde el *Príncipe de Asturias*, con prevencion de que antes de anochecer quedasen reunidos al cuerpo fuerte de la armada. Hiciéronlo con efecto los mencionados buques, puesto que á las siete y media de la noche recibió Gravina por otro navío frances parte de que el *Achiles* habia reconocido diez y ocho navíos enemigos en línea de batalla, é inmediatamente se vieron á corta distancia varios tarros de luz que se supusieron de las mencionadas fragatas inglesas interpuestas entre ambas armadas.

A las nueve hizo señales al cañon la escuadra enemiga tan á la vista de la nuestra que, por el intérvalo corrido entre el fogonazo y la detonacion, se supuso escasamente á la distancia de dos millas (1). Entonces el general español, previsor como siempre en las ocasiones, y receloso de la inteligencia del almirante en gefe, indicó á este por señales de faroles la conveniencia de formar la línea de batalla sobre los navíos sotaventados, cuya señal no tardó en repetir al cañon el *Bucentaure*, y por ella se verificó la formacion indicada, que se conservó con toda escrupulosidad hasta el dia siguiente.

Cuando la luz del 21 permitió que se distinguieran claramente ambas armadas, vióse la enemiga á barlovento de la nuestra en número de veinte y siete navíos, siete de ellos de tres puentes: de manera que, resultando una rebaja de trece navíos entre los que entonces se presentaban á la accion y los que componian el cálculo hecho por Nelsson como fundamento de sus instrucciones, no hay duda que hubiera sido mas fácil prevenir los resultados del combate reducido á mas cortas dimensiones, si los acuerdos precedentes y las órdenes del momento hubieran correspondido á la alta clase del gefe superior que mandaba las fuerzas franco-españolas. Es verdad que tampoco estas constaban de tantos navíos como Nelsson supusiera, que las tripulaciones españolas, en gran parte de nueva leva, no podian competir con las de los navíos ingleses, y que en estos habia mayor número de tres puentes que en la armada combinada; pero esto no destruye la positiva ventaja de reducirse el combate á menor número de objetos, ni menos la innegable verdad de que, durante la jornada, cumplieron dignamente sus deberes aquellos infelices visoños, recien sacados de sus hogares.

Serian las siete de la mañana cuando las fuerzas enemigas, en formacion de diversas columnas, arribaron sobre nuestra línea con intencion de acometerla por el centro y retaguardia. Al observar el movimiento el general Gravina solicitó del almirante en gefe el permiso de obrar independiente de la línea con la escuadra de observacion que estaba á sus órdenes; pero aunque esta peticion fuese aplaudida por la mayor parte de los capitanes franceses que la entendieron: aunque de su bondad hiciera públicas manifestaciones el contra almirante Magon,

(1) Segun los esperimentos hechos sucesivamente por Deham, Mr. Cassine de Thury, Mataldi, el abate de la Caille, y Mr. de la Roche, el tiempo que hubo de mediar entre el fogonazo y la detonacion seria de diez segundos prócsimamente, contando la velocidad del sonido, que siempre es la misma en todos tiempos y circunstancias á razon de 207 brazas por segundo.

seguro de la conveniencia que resultaria de mantener una reserva fuerte, compacta y bien dirigida para acudir unida ó en porciones á los trances de mayor peligro: aunque en fin, la aprobacion de tan justificada como inteligente solicitud fuera el único medio que restaba en aquel caso á nuestras fuerzas, para alcanzar una victoria decisiva y gloriosa sobre los mejores almirantes de la Gran Bretaña, el fatal Villeneuve la desaprobó terminantemente, previniendo al general español que permaneciese en la línea de batalla con estrecha sujecion á las instrucciones anteriores, y siempre subordinado á los movimientos generales de todas las fuerzas.

Desde este momento, cualesquiera que fuesen los accidentes de la batalla, hubiéranse portado mal ó bien los navíos españoles, ningun cargo en justicia debia correspondernos; porque á los marinos menos inteligentes se alcanzaba, en vista de unas y otras disposiciones propias y enemigas, que de la terca nulidad de Villeneuve no podia resultar mas que la mas completa derrota; y cuando tal seguridad apaga el entusiasmo de los combatientes, suele esquivarse la accion con objeto de hacerla menos desastrosa. Tal vez hubieron de discurrir así los capitanes franceses que con sus navíos, á las órdenes de Dumanoir, se retiraron del combate antes de disparar ninguno de sus cañones; pero los españoles, si adivinaron la derrota, no pudieron echar en olvido el crédito de sus armas; y al lado de la muerte y la desolacion comprendieron con justicia que podrian conquistar para su fama la gloria imperecedera.

Cuando el almirante frances observó el movimiento de las fuerzas enemigas, ordenó una virada por redondo á un tiempo en toda su línea: evolucion de difícil desempeño en tan críticos momentos, por las alteraciones que necesariamente habia de causar en la alineacion y órden de las escuadras. Con efecto: por ella se hizo la vanguardia retaguardia, y esta pasó á las condiciones de aquella, siendo lo mas sensible que, por la flojedad del viento y porque el enemigo ya estaba encima, no hubo ocasion bastante para que la línea llenase las condiciones indispensables del combate: así la nueva retaguardia, entre la cual se habia interpolado la escuadra de observacion mandada por Gravina, fué la única porcion de nuestras fuerzas que se presentó bien formada, desde el navío *Santa Ana* que arbolaba la insignia del general Alava, hasta el *Príncipe de Asturias* donde el primer gefe español estaba justificando con honrosas creces la fama que ya gozaba. Por lo demas, tanto en la mencionada porcion, que no contaba mas que tres navíos á sotavento de la línea, á saber: el *Achiles*, el *Argonauta* y el *Aigle*, todos franceses, cuanto en las otras dos partes, centro y vanguardia, quedaron doblados á sotavento de la batalla hasta el número de ocho navíos, dejando al enemigo muy considerables claros por donde practicar con facilidad el rompimiento de nuestra línea. El movimiento, sin embargo, no pudiera tacharse con justicia de inconveniente, puesto que Villeneuve lo mandó verificar para tener á Cádiz bajo el viento en el caso de una derrota, por cuya razon habia mandado poner el rumbo al N., ceñir el viento el navío de la cabeza, y que todos siguieran sus aguas;

pero no deja de ser notable la circunstancia de que la única prevision oportuna de Villeneuve en aquella ocasion, causára graves perjuicios á la armada franco-española, ni deja tampoco de ofrecer un contraste singular con la mas importante de las que Gravina habia manifestado. El almirante francés se mostró digno general para asegurar la fuga de los navíos que pudieran salvarse en una posible derrota. Gravina, por el contrario, habia calculado con preferencia los medios mas oportunos de entrar en el combate con la seguridad del triunfo. Del estudio profundo de los sucesos ninguna consecuencia mas exacta se desprende.

Cuatro fueron las posiciones respectivas en que por los movimientos practicados pudo recibir el combate del dia 21 la escuadra combinada. En la primera con los enemigos en línea de vuelta encontrada y á barlovento, mientras nuestras fuerzas navegaban en otra línea sin sujecion á puestos, ciñéndose el viento por estribor, segun se habia formado en la noche anterior, cuando se vieron las señales de las fragatas enemigas repetidas al cañon por toda la escuadra. El vice-almirante Villeneuve hizo señales en su navío para formar la línea de batalla natural de la misma anchura, ejecutándose inmediatamente. Entretanto los enemigos comenzaron á arribar en dos columnas, dirigiéndose contra la retaguardia combinada una de ellas y contra el centro la otra, que era la de barlovento.

El movimiento de virar por redondo á un tiempo produjo la segunda posicion, ciñendo el viento por babor el último navío que en su virtud habia quedado á la cabeza, y siguiendo todos orzando por sus aguas sucesivamente. Las cabezas de los enemigos, observando que los combinados cambiaban de mura, variaron el rumbo de corte á que navegaban para dar caza al centro, y á la que resultaba nueva retaguardia por el movimiento de la escuadra.

La tercera posicion se tomó para restablecer el órden: con este fin fué preciso que casi todos los navíos navegasen á un largo, estando la marcha del O. y el viento por aquella parte muy flojo, de donde resultó que los que iban ciñendo el viento anduvieran poco, y los que iban con largo aun con las gavias en facha se apelotonaran. En tales circunstancias fué necesario que arribasen todos á un tiempo para restablecer el órden, como si el viento se hubiera alargado, cuyo movimiento, hecho sin uniformidad produjo una línea curva é imperfecta. Los enemigos notaron que este movimiento les alejaba nuestra retaguardia y dividieron sus columnas con objeto de poder atacar por puntos diferentes y no esponerse á ser batidos parcialmente si conservaban su primera formacion. La columna que dirigia el almirante Nelsson en el rumbo que estableció se propasaba del navío *Trinidad*, á quien se proponia atacar, y esto al parecer dió lugar para que, arribando sobre el centro, navegasen sus columnas con el viento abierto por estribor, y que la mayor parte de la vanguardia de nuestras fuerzas recibiera fuego y lo hiciera á la columna de barlovento de dicho almirante.

La cuarta posicion fué que la escuadra combinada, sin haber podido concluir el restablecimiento del órden, tuvo que orzar para recibir al

enemigo: y á pesar de que las fragatas señalaban que la línea tomaba demasiada estension, el resultado fué que los navíos tuvieron que ponerse en facha para evitar abordarse, y que muchos salieron de sus puestos y doblaron, como se ha dicho, á sotavento, por faltarles lugar en que colocarse (1).

En virtud, pues, de la primitiva subdivision de escuadras, y por consiguiente de las evoluciones sucesivas, la armada franco-española, al comenzarse el combate, se halló formada en el órden siguiente: *Neptuno* = *Scipion* = *Intrepide* = *Rayo* = *Formidable*, con la insignia de Dumanoir. = *Duguay-Trouin*, sotaventado = *Mont-Blanc*, fuera de su puesto natural, ocupando á barlovento el del anterior = *Asis* = *San Agustin* = *Héros* = *Santísima Trinidad*, con la insignia de Cisneros. = *Bucentaure*, con la insignia del almirante en gefe. = *Neptune*, sotaventado, dejando en claro su puesto = *Redoutable*, fuera de su lugar, bien que alineado algunos cables mas á vanguardia = *San Leandro*, caido á sotavento = *San Justo*, tambien sotaventado harto mas que el anterior = *Indomptable*, caido como el *San Justo* = *Santa Ana*, en su puesto, con la insignia del general Alava. = *Fougueux* = *Monarca* = *Pluton* = *Bahama* = *Aigle*, sotaventado = *Montañés* = *Algeciras*, con la insignia de Magon = *Argonauta* = *Swift-Sure* = *Argonaute*, sotaventado = *San Ildefonso* = *Achile*, sotaventado = *Príncipe de Asturias*, que montaba el general Gravina, teniendo á sus órdenes al mayor general don Antonio de Escaño = *Berwich* = y *San Juan Nepomuceno* (2).

La armada inglesa, no obstante las subdivisiones que se habian hecho de ella en el momento de la acometida, no se componia mas que de dos escuadras á las órdenes la primera del almirante en gefe Nelsson, y la otra de su segundo Collingwood. Segun he dicho ya, la fuerza total no pasaba de veinte y siete navíos, con mas seis buques menores, toda ella formada en dos columnas paralelas entre sí, y perpendiculares á nuestra línea de batalla, conducidas de la manera siguiente. La de babor regida por Nelsson que montaba el *Victory*, navío de 120 cañones mandado por el capitan Hardy, se componia ademas de los siguientes: *Temeraire*, de 110, capitan Harwy; *Neptune*, de igual porte, mandado por Fremantle; *Conguerer*, de 74, capitan Pelleu; *Sewiuthein*, tambien de 74, á las órdenes de Bayntun; *Ajax*, de 80, capitan interino Pilford; *Orion*, de 74, mandado por Codrington; *Agamennon*, de 64, á las órdenes de Berry; *Minotaur*, de 74, capitan Mansfield; *Spartiat*, de 80, conducido por Laforey; *Britannia*, de 100, cou la insignia de Northesk y por capitan Bullen.

La de estribor conducida por Collingwood sobre el navío *Royal Sobereign*, en que iba por capitan Mr. Roteheram, se formaba con el mencionado buque, que montaba 120 cañones, de los navíos siguientes: *Mars*, de 74, capitan Duff; *Belle-Isle*, de 74, mandado por Hargood; *Tonnant*, de 80, á las órdenes de Tyler; *Bellerophon*, de 74, capitan Coock; *Colossus*, del mismo porte, mandado por Morris; *Achile*, de 80,

(1) *Diario de la Mayoría General de la escuadra española.*
(2) Idem de idem. Marliani. Plano del combate en su *Vindicacion de la Armada española.* — Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

á las órdenes de King; *Poliphemus*, de 64, capitan Redmill; *Revenge*, de 74, su comandante Moorsom; *Swift-Sure*, de 74, su capitan Rutherford; *Defence*, del mismo porte, á las órdenes de Hope; *Thunderer*, como el anterior, al mando interino de Stockam; *Defiance*, de 74, comandante Durham; *Prince*, de 100, á las órdenes de Grindall, y el *Dreadnought*, de 110, mandado por Coun (1).

Ya ordenadas las columnas en la disposicion que se ha esplicado, y entre tanto que los navíos hacian fuerza de vela para arribar sobre nuestra línea, el intrépido almirante de la armada britana comunicó á su segundo la órden terminante de que cortase la retaguardia por el undécimo navío, mientras él cortaba así mismo la línea con intento de oponerse á la retirada que los nuestros demandaban hácia el puerto de Cádiz. Con esto y con la elocuente proclama de *la Inglaterra espera que cada uno hará su deber*, quedó definitivamente dispuesta la órden de atacar, y las columnas continuaron veloces á buscar la oportunidad de su intento respectivo (2).

Las doce menos cuarto de aquel dia terrible acababan de marcar los cronómetros cuando el *San Agustin* disparó el primer cañonazo contra la columna enemiga de sotavento; pero habiéndose notado por los mas inmediatos al punto del ataque que la bala no habia alcanzado, tuvieron paciencia algunos minutos mas para generalizar el fuego, comenzándose á las doce menos diez minutos, con otro disparo mas certero y aprovechado del navío *Monarca* (3).

Mas avanzada que la de Nelsson la columna inglesa de sotavento, arribó á todo trapo sobre nuestra línea, decidido su gefe á cortarla por el undécimo navío, conforme le estaba mandado; pero advirtiendo que este era de dos puentes, y que algunos lugares mas avanzado estaba el *Santa Ana*, de 120 cañones, por hacer mas honrosa la pelea, gobernó sobre la insignia del general Alava, cuyo navío esperaba al enemigo con el mayor entusiasmo. El *Fougueux*, francés que seguia al *Santa Ana*, así como vió que por su bauprés trataba Collingwood de atravesar la línea, pretendió adelantarse para cerrar el paso; pero el comandante Rotheran apresuró las maniobras, los cañones hicieron un fuego nutrido, en especial desde la bateria del alcázar del *Royal Sovereign* porque el segundo gefe de la armada inglesa habia á prevencion mandado subir toda la gente de su navío sobre cubierta, y entonces ya no quedó al comandante francés mas recurso que poner sus gabias en facha, dejar libre paso al contra almirante enemigo, y cruzar sus fuegos contra este con los del navío *Monarca*.

Doblado entonces el *Santa Ana*, se trabó entre Alava y Callingwood el mas terrible combate de artillería que pudiera imaginarse, barloados los dos navíos tan cerca el uno del otro que sus velas bajas se tocaban. El general español, conociendo que su enemigo queria pasar á sotavento, puso toda su gente á estribor; y era tal el estrago que

(1) Marliani. *Vindicacion de la Armada española.*—El mismo órden consta en cierto *estado* que, con otros documentos relativos á Trafalgar me ha facilitado el señor D. Antonio Ferrer del Rio.

(2) Sauthey. *Vida de Nelsson.*—*Memorias de Collingwood.*

(3) Ferrer. (D. Manuel Vicente) *Apuntaciones sobre el combate de Trafalgar.* ms.

hacia el *Santa Ana* y el peso de sus proyectiles, que su primera andanada hizo escorar el *Royal Sovereign* sobre la banda opuesta hasta descubrir dos tablones. Semejante lucha no podia menos de causar en ambos navíos los mas terribles destrozos; así fué que el general español cayó gravemente herido, lo mismo que su digno capitan de bandera el de navío don José Gardoqui, y en poco tiempo se vieron ambas tripulaciones diezmadas, y aquellos dos poderosos buques sin el mas pequeño recurso de gobierno.

No era semejante situacion la mas propicia para dar muestras de vida el comandante de la segunda columna inglesa, puesto que desarbolado y destruido su navío, difícilmente le seria posible transmitir las convenientes órdenes á los buques que le estaban encomendados; así, para salvar tan difícil situacion se trasbordó á una de sus fragatas, la *Eurygalus*, en lo mas recio del combate, protegido por los fuegos de su division, cuya mayor parte acudió á sostenerlo (1).

Mientras tales sucesos tenian lugar en el centro del combate, el almirante Nelsson, con admirable decision, se lanzó contra la escuadra combinada, decidido á cortarla por entre los navíos *Santísima Trinidad* y *Bucentaure:* pero el general Cisneros, cuya insignia tremolaba en el primero, mandó meter en facha las gabias, y estrechó de tal manera su navío con el *Bucentaure* que el almirante inglés, tras de muchas averías en el *Victory* y gran cantidad de muertos y heridos, se vió forzado á elegir otro punto mas fácil á su propósito.

Por la popa del almirante francés debia seguir, conforme al órden de la batalla, el navío de la propia nacion *Neptune;* pero, aunque en frente de su puesto, este habia caido á sotavento de la línea, y su claro hubo de ofrecer á Nelsson mayores ventajas de las que hasta entonces habia obtenido. Cañoneándose por la banda de babor con el *Bucentaure*, gobernó sobre la izquierda de nuestra línea para ganar el indicado claro; pero este fué cubierto instantáneamente por el *Redoutable* á las órdenes del valiente capitan Lucas, y entonces ya fué necesario que el ataque se multiplicase de la parte enemiga, para no dar lugar á que la resistencia de nuestra línea inspirase á la vanguardia alguna maniobra, capaz de arrancar de las manos á los ingleses la victoria con que tan prematuramente habian contado.

Los navíos de tres puentes *Victory* y *Temeraire,* el que menos de 110 cañones, atacaron á la par el bastimento de *Lucas* que no pasaba de 74; pero aunque este se defendió algunos minutos con un ardimiento heróico, no pudo evitar ser arrastrado bajo el viento al rechazar la terrible acometida del *Temeraire*, dejando bastante claro por consiguiente; para que, tras de los navíos agresores, cortara la línea combinada una porcion considerable de la columna de Nelsson. Cuando Villeneuve advirtió el resultado inmediato de aquel combate parcial, comenzó á hacer señales á la division de vanguardia para que virase de bordo y viniese á reforzar el centro de la línea de batalla; pero el

(1) *Memorias de Collingwood.—Historia de los combates navales.—Vida del almirante Nelsson.*—Dumas. *Précis des évenements militaires.*—Jurien de la Graviere. *Estudios sobre la última guerra marítima.*

contra almirante Dumanoir no quiso dar cumplimiento á la órden de su gefe, cuando todavía la accion justificaba completamente la venida de sus navíos al fuego, por mas que la fragata *Hortense*, que á sotavento del centro se entretenia, hubiese repetido las señales. Semejante inaccion censurada ágriamente por cuantos la presenciaban, privó á nuestra línea de los esfuerzos de seis navíos á lo menos, y quizá fué la parte principal de la derrota de aquel dia (1).

Al mismo tiempo que tan lamentable suceso tenia lugar en el centro, tambien la columna de observacion, que cubria la retaguardia de la línea, se veia envuelta por otra porcion de los navíos que habian seguido las aguas de Collingwood, separándose despues para atravesarla por la popa de nuestro *San Ildefonso*. «En tales momentos, dice con sublimado lenguage un historiador francés, la lucha es general; por todas partes las dos armadas han venido á las manos: cada navío es un volcan. Del seno de la mar se eleva un inconmensurable incendio con sus zonas de arco-iris y sus pirámides de fuego: truena el cañon sin descanso; millares de proyectiles rugen, queman y matan: devoran los equipages: las velas se hacen trizas y quebrantan los palos y los costados. Ya desaparecen los navíos trás espesos remolinos de humo, ya se muestran de nuevo saliendo de su nube, como aquellas belicosas deidades de la fábula que intervenian en los combates homéricos» (2).

Necesariamente la acometida en la retaguardia habia de tener por principal objeto el apresamiento de la insignia que marcaba el lugar del general Gravina: de suerte que, rebasada la línea por su proa, el *Príncipe de Asturias* tuvo que luchar desesperadamente contra los fuegos á la vez disparados del *Defiance* y del *Revenge*. El *San Ildefonso*, que se hallaba delante de Gravina, viró por redondo para equilibrar aquella desigual pelea; mas al notarlo los navíos ingleses *Dreadnought, Poliphemus* y *Thunderer* arribaron á todo trapo sobre los dos españoles, de los cuales se vió el segundo precisado á arriar su bandera despues de una defensa desesperada, en la que tuvo heridos á sus dos comandantes, con mas tres oficiales y ciento veinte y seis individuos, y otros cuatro oficiales y treinta y cuatro muertos entre tropa y marinería. Con esto el *Príncipe* volvió á encontrarse solo entre el fuego de cinco navíos; pero aun así, al divisar por un claro de su vanguardia al *Argonauta* sin bandera, quiso maniobrar para socorrerlo. Por desgracia tenia todas sus jarcias cortadas, sin estais ni palos para dar la vela, con los masteleros atravesados á balazos, y únicamente con los cañones útiles y los ánimos ardiendo en deseos de venganza, por la sangre que sus generales el ilustre Gravina y el entendido y valiente don Antonio de Escaño, heridos, estaban derramando (3). Pero quizá todo el heróico esfuerzo de los intrépidos comandantes, y la constancia sublime de la tripulacion de nuestro navío almirante hubieran bastado apenas contra los repetidos

(1) *Historia de los combates navales.* Por un capitan de navío de la Marina francesa.
(2) Serviez. (Mr. Alfredo de) *La France Maritime.*
(3) Archivo de la secretaría de Marina: *Parte del general Escaño.*—Entre las noticias y documentos que me ha facilitado el señor don Jacinto de Leon, diputado à córtes, consta que el, entonces capitan de fragata graduado, teniente de navío don Tomás Barreda, recogió el primero en sus brazos al ilustre general, cuyo ayudante era, cuando cayó herido.

ataques de tan superiores enemigos, si en su defensa no acudieran, como lo hicieron, los navíos *San Justo* y *Neptune*, dando lugar á que el equilibrio, en parte, se restableciese, y á que, en los últimos momentos de la batalla la gloriosa insignia del caudillo español, clavada sobre la toldilla del *Príncipe*, sirviera para marcar la reunion de los buques que, con su honor bien puesto, pudieron salvarse (1).

Con no menos ardimiento peleaban todos los navíos que á la retaguardia de la línea franco-española pertenecian. Cerrábala el *San Juan Nepomuceno* como el último de los que componian en aquel órden la escuadra de observacion que debiera haber maniobrado independiente fuera de la línea, y contra él se dirigieron cinco navíos ingleses, uno de ellos de tres puentes.

Porque los detalles de este combate singular se han tomado de un digno marino que estuvo en la batalla, sobre el mencionado *San Juan Nepomuceno*, y porque al mismo le cupo una parte muy grande de la criminal inculpacion que Mr. Thiers hace á nuestras fuerzas navales en aquella desventurada accion, consignaré íntegra en este lugar la relacion que el señor de Marliani ha confeccionado de dicho combate parcial, en su apreciable *Vindicacion de la Armada española.*

«El *San Juan Nepomuceno*, de 74 cañones, lo mandaba el insigne brigadier don Cosme Damian de Churruca, que allí terminó su gloriosa vida: desarbolado y acribillado, muerto su heróico comandante y su segundo, otro oficial y cien individuos, con siete oficiales y ciento y cincuenta heridos, fué apresado cuando le era imposible seguir la defensa.»

«Digamos la parte esclarecida que tuvo en el combate. Cinco navíos enemigos, uno de ellos de tres puentes, cayeron sobre el *San Juan*, recibiendo sucesivamente el fuego de todos por la mura de babor: dos de estos pasaron adelante: los otros tres quedaron batiendo al navío español, dos por babor y uno de tres puentes por la mura de estribor. El fuego de estos tres navíos continuó hasta las dos de la tarde, aproximándose segun lo permitia la flojedad del viento; pero á dicha hora estaba ya el navío inglés *Dreadnought* al costado del *San Juan*, á medio tiro de pistola por la aleta y popa, habiendo vuelto á agregarse los dos navíos que al principio del combate se habian adelantado. Ni esto bastó: todavia otro navio quiso participar de esta desigual batalla, y el *San Juan* tuvo la gloria de batirse contra seis navíos á la vez. El valeroso comandante que dirigia una defensa tan heróica, desplegando talento y denuedo á proporcion de los riesgos, acudia á todo con una serenidad y firmeza inalterables: hacia él mismo la punteria mandando las maniobras con la vocina de combate. Ni la lluvia de metralla que cubria el navío, ni la imposibilidad del socorro movia su ánimo intrépido, superior á los reveses de la fortuna; y sino podia batir á cada uno de los enemigos por su número, con una sábia economía de sus tiros y una actividad proporcionada, tuvo siempre en respeto fuerzas tan

(1) Archivo de la secretaría de Marina. *Parte del general Escaño.*—Thiers. *Historia del Consulado y del imperio.*—Jurien de la Graviere. *Guerres maritimes sous la république et l'empire.*—Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*

considerablemente superiores, sin que los ingleses pensáran un momento en intentar el abordage. Así se sostenia Churruca, cuando al volver de proa, donde acababa de apuntar un cañon, cuyo tiró desarboló á un navío enemigo que le batia por aquel punto casi impunemente, le alcanzó una bala de cañon en la pierna derecha, dejándosela casi desprendida á corta distancia de la ingle. Cayó el héroe del *San Juan:* habia cumplido con su patria.»

«Hemos recogido con la religiosa veneracion que merece la memoria del héroe del *San Juan*, cuantos datos nos ha sido posible sobre los últimos momentos de su vida, digna de que un Plutarco la narrara, y los reproducimos con el mas sentido y respetuoso entusiasmo.» (1)

«Cuando el dia 19 se resolvió ya la salida de la escuadra combinada, llamó á su cuñado don José Ruiz de Apodaca (2) embarcado en el *San Juan*, y le dijo:—«Escribe á tus padres que vas á entrar en un combate que seguramente será sangriento. Despídete de ellos, pues mi suerte será la tuya: antes que rendir mi navío lo he de volar ó echarlo á pique. Este es el deber de los que sirven al rey y á su patria.—Él mismo escribia á un amigo suyo:—Si llegas á saber que mi navío ha sido hecho prisionero, dí que he muerto.—Así lo quiso la fatalidad.»

El 21 á las once del dia, cuando se aproximaba la hora de la accion, mandó subir sobre el alcázar y pasamanos, en buena formacion de brigadas, toda la guarnicion y tripulacion: los hizo hincar de rodillas, y dirigiéndose al capellan, con aquel sentimiento de religion y firmeza de nuestros antiguos caballeros, le dijo:—Cumpla Vd., padre, con su ministerio. Absuelva Vd. á estos valientes, que no saben lo que les espera en la batalla.—Y haciéndoles poner en pie despues de la ceremonia religiosa, con voz firme y sonora esclamó:—Hijos mios: en nombre del Dios de los ejércitos prometo la bienaventuranza al que muera cumpliendo con sus deberes. Si encuentro alguno que falte á ellos lo haré fusilar sobre la marcha, y si escapase de mis miradas y de las de los valientes oficiales que tengo el honor de mandar, sus remordimientos le seguirán mientras arrastre el résto de sus dias miserable y desgraciado.—Finalizó este acto imponente con las tres voces de *¡viva el rey!* mandando tocar generala á los tambores para que cada cual fuera á ocupar su puesto.»

«,....Cuando se vió en el navío general francés la señal de formar la línea de combate con sujecion á puesto, fué la medida altamente desaprobada, bien que obedecida por el comandante del *San Juan*: se mandaba invertir el órden de batalla quedando el *San Juan* formando la cola de la misma: estas dos maniobras, egecutadas con poco viento, produgeron una deplorable confusion, pues maniobrando cada navío con independencia para buscar su lugar, se pasó casi toda la mañana en re-

(1) Tienen dichos antecedentes tan íntima relacion y tanto interés con los sucesos posteriores, que no se pueden callar sin mengua de la exactitud histórica que aquí corresponde en desagravio de nuestra Marina.

(2) El mencionado señor Apodaca, hoy comandante general del departamento de Cartagena, se halló, segun aparece, en el navío *San Juan* durante el combate, en calidad de guardia-marina, y es quien ha facilitado al señor Marliani los antecedentes que se van copiando.

hacer una línea con grandes trabajos y cansancio de las tripulaciones: fueron tantas las dificultades, que algunos navíos, no pudiendo vencerlas, cayeron á sotavento sin poder, por mas esfuerzos que hicieron, ganar el puesto que debian ocupar. Impaciente el malogrado Churruca al ver el resultado de la falta de conocimientos del almirante Villeneuve, esclamó sobre la toldilla, dirigiéndose á su segundo: —El general francés no conoce su obligacion, y nos compromete. ¡Qué funesta ha sido siempre para España la union de sus escuadras con las francesas! ¿Recuerda Vd. lo que decia dias pasados del Cabo Sicie y del combate de Finisterre en que fuimos abandonados?—»

«A las once y media el centro iba á ser atacado decididamente, al mismo tiempo que la retaguardia. La intencion del enemigo fué conocida de toda la escuadra, menos del almirante Villeneuve, que con maniobras acertadas pudo haberla impedido. Se le oyó entonces decir al comandante Churruca: —Los enemigos van á cortar nuestra línea por el centro, y á atacarnos por retaguardia; por consiguiente vamos á quedar envueltos y en inaccion la mitad de nuestra línea, si el general francés no pone pronto la señal de virar por avante á un tiempo, y doblar á retaguardia para coger al enemigo entre dos fuegos, destruyéndolos antes que lleguen aquellos nueve navíos que están muy atrasados. —Inútilmente se esperó la señal que se deseaba.»

«Cuando la fatal bala de cañon derribó al heróico Churruca mortalmente herido, se incorporó apoyado en la mano izquierda, y blandiendo en la derecha su noble espada:—Esto no es nada, dijo; siga el fuego.—Tanto heroismo, tanta abnegacion eran superiores á las fuerzas humanas. Postrado Churruca sobre el alcázar que se negaba á abandonar, al fin tuvo que ceder el mando; llamó á su cuñado don José Ruiz de Apodaca, y le dió la órden para que su segundo se encargase del mando: mas ya el bizarro Moina habia muerto gloriosamente: se dirigió entonces don José de Apodaca al teniente de fragata don Joaquin Ibañez de Corbera, encargado de las maniobras en combate: este mandó se avisase al mas antiguo de los oficiales que encontrase capaz de tomar el mando del navío. Dirigiéndose don José de Apodaca á la primera batería, encontró á su comandante el primer teniente de navío don Joaquin Nuñez Falcon, estropeado y lleno de contusiones, que apenas le dejaban estar en pie: rogóle que subiese al alcázar, lo que pudo egecutar el bizarro Falcon ayudado de un marinero y del mismo Apodaca. Ya en posesion del mando, con serenidad sin par, mandó se llamase sobre cubierta á cuantos oficiales pudiesen acudir: ya habia muerto el valiente alferez de fragata Bermudez de Castro; otros oficiales heridos ó contusos gravemente no pudieron moverse. Reunidos Nuñez, Ibañez de Corbera, Balsola y Sesma, determinaron estos la rendicion del navío, por ser imposible separarse del combate ni resistir mas tiempo á fuerzas tan superiores como los navíos que batian al *San Juan* en todas direcciones y á quema ropa. Tenia la mayor parte de su artillería desmontada, muerta ó herida muy considerable parte de la tripulacion y guarnicion. Anteriormente, cuando el general Gravina hubo hecho la señal de cesar el fuego, el *San Juan* se esforzó por seguir los movi-

mientos del *Príncipe de Asturias*, mas le fué imposible porque habia desaparecido su aparejo, quedándole solo la vela de trinquete, sin poder gobernar, pues su timon estaba inutilizado.»

«A todo esto habia espirado el sublime Churruca. Antes de morir dió gracias á los oficiales y á la tripulacion por su buen comportamiento, pidió que se clavara la bandera y que no se rindiera el buque mientras él viviera. Poco duró esta dolorosa escena: Churruca murió á los cuarenta y cuatro años de edad, y veinte y nueve años y cuatro meses de servicio. Sus últimas palabras las dirigió á su cuñado y la historia las debe recoger:—Dí á tu hermana que muero con honor queriéndola y amando á Dios.—De don Cosme Damian Churruca se ha dicho en un elogio histórico publicado en Madrid el año de 1806 estas palabras que nos complacemos en repetir:—Churruca era uno de aquellos hombres que llevan por lema: *vivir para la humanidad: morir por la patria.* El gobierno premió al héroe del *San Juan* declarándole teniente general, y su esposa gozó de esta viudedad. Se le hicieron magníficas exequias en el Ferrol á espensas del real cuerpo de Marina de aquel departamento, y la municipalidad de la villa ha honrado con el nombre del ilustre general, la mejor fuente que allí provee, como si quisiera simbolizar el manantial de gloria que surge de tan sublime recuerdo (1).

«No fueron los españoles los únicos que pagaron un tributo de respeto y de admiracion al ilustre Churruca, los oficiales ingleses que se reunieron á bordo del *San Juan* para marinarlo se dirigieron á don Joaquin Nuñez Falcon para que les indicase á que navío de su nacion se habia rendido, disputándose todos tanta honra; mas el esforzado Falcon contestó que habia sufrido el fuego de seis navíos, pero que al total de la escuadra habia sucumbido, porque á un navío solo jamás se hubiera rendido el *San Juan*. Como estos oficiales procedian de distintos buques, el mas antiguo se hizo cargo del *San Juan*.»

«Este oficial, enterado de que un cuñado del malogrado Churruca se hallaba á bordo, llamó al Sr. D. José Ruiz de Apodaca para decirle que el acto de la defuncion en la mar se haria formando su gente y la española.—A valientes como este capitan, le dijo, son debidas toda clase de distinciones. Su navío se ha batido de una manera desesperada y con mucho órden.—Y conociendo de reputacion que el desgraciado Churruca era un sábio erudito, añadió:—Varones ilustres como este no debian estar espuestos á los hazares de un combate, y sí conservados para los progresos de la ciencia de la navegacion.—»

«Reparando que el cadáver tenia su reloj lo entregó á don José Ruiz de Apodaca: triste y dolorosa prenda que este puso en manos de su hermana cuando se reunieron.»

«Los ingleses honraron la memoria de Churruca con singular demostracion de respeto. El casco del navío *San Juan* se conservó por mu-

(1) Añado á la narracion del señor Marliani esta noticia con tanto mas placer, cuanto que ella evidencia la cultura de la poblacion en que tan nobles recuerdos se consignaron, y en la cual he tenido la dicha de ver la primera luz, quince años despues de la famosa jornada á que esta historia se refiere.

chos años en la bahia de Gibraltar con su cámara cerrada y una lápida sobre la puerta con el nombre de CHURRUCA en letras de oro. Si alguna vez se abria esa cámara para satisfacer la curiosidad de alguna persona de distincion, se advertia entrase en ella descubierto, como si se hallase presente el mismo comandante que con tanta gloria defendió el navío. Distincion asombrosa que hace patente el mérito estraordinario que los ingleses reconocian en nuestro héroe.»

Como si pretendiera dar descanso á la mente fatigada con la narracion de sangre y esterminio que del campo de batalla estaba haciendo, me he detenido gustoso en apuntar los minuciosos detalles del *San Juan*, por lo que en este lugar me sirven para fundar la mas completa refutacion que puede hacerse á esas relaciones brillantes de memorables sucesos adulterados, á que en conjunto se llama por Mr. Thiers *Historia del Consulado y del Imperio*.

En el tomo VI, página 170 de la traduccion española de Galiano, dice nuestro detractor las siguientes palabras: «Los navíos españoles *Montañes*, *Argonauta*, *San Juan Nepomuceno* y *San Ildefonso*, habian abandonado el teatro de la pelea.....»

Si otras pruebas que la relacion del señor de Apodaca necesitára para justificar su conducta en la famosa jornada del 21 de octubre la heróica tripulacion del *San Juan Nepomuceno*, ¿seria por ventura desechada por inconducente la indestructible verdad de haber tenido que rendirse tras la muerte de sus comandantes Churruca y Moyna, y la pérdida absoluta de la mitad de su fuerza, esto es, de mas de cuatrocientos hombres muertos ó heridos á cañonazos? ¿Cómo se concibe la fuga de un navío que queda prisionero sobre la misma línea de combate, despues de pelear bizarramente por espacio de cuatro horas contra otros seis navíos enemigos, y de continuar su fuego aun mas allá de la accion general cuando, recogidos á la sombra del *Príncipe de Asturias*, los que pudieron salvarse se habian apartado ya del mar de la batalla?.... Pretenderia sin duda el publicista francés desvirtuar nuestra refutacion y dejar en pié los cargos dirigidos al honor inmaculado de la Marina española, aduciendo por disculpa la de haberse equivocado al nombrar como huido del combate el *San Juan Nepomuceno*; pero si en el discurso de esta relacion aparecen asi mismo destruidas sus gravísimas aseveraciones, lanzadas contra los otros tres navíos: si resulta convenientemente probado, aunque sin la aglomeracion, por innecesaria, de argumentos y justificantes indestructibles, que los navíos de mayor poder que ostentaban el pabellon de España no eran inútiles en la pelea como Mr. Thiers supone (1), puesto que se batieron gloriosamente sin que ninguno se rindiera antes que el *Bucentaure*, montado por su almirante: si queda harto patente, en fin, que ha faltado á los deberes de la razon y de la justicia el insigne escritor, cuando dijo de nuestros oficiales que eran tan malos como los simples marineros de nueva le-

(1) «Pero estas numerosas máquinas de guerra eran como los navíos turcos, magníficos en apariencia é inutiles en el peligro.» Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio*: tomo IV, página 140.

va (1); puesto á que semejante injuria responden muy altas las reputaciones que se habian conquistado los Gravinas y Alavas, los Cisneros y Churrucas, los Galianos y Valdeses en el terreno de la guerra y en el mundo de las ciencias, relevado quedaré por los rígidos principios de la historia, de interrumpir mi narracion en adelante para nuevas justificaciones; y autorizado me considero desde luego para creer que *al referir el combate de Trafalgar el célebre escritor de la nacion vecina, no dijo lo que supo, ó no supo lo que dijo.*

Durante las horas que habian transcurrido de la lucha, el mas completo desórden se habia introducido en toda la línea de batalla. Nelsson que habia aprendido á vencer con el arrojo de sus navíos mas que con los cálculos de su estrategia, lograra ya aislar entre sí los principales buques de la armada franco-española, y lo que le era mas ventajoso, habia conseguido poner fuera de combate, por el temor de entrar en él, la mayor parte de la division que formaba la vanguardia. Para mas gloria de su inmensa reputacion, cuando contemplaba entusiasmado el éxito seguro de sus disposiciones, una bala del *Redoutable* quiso poner término á la brillante carrera del héroe de Aboukir y de Copenhague. Entrando por la parte anterior del hombro izquierdo le atravesó el pecho para fijarse en la espina dorsal..... «Se acabó, dijo al capitan Hardy, al fin han conseguido ponerme fuera de combate.» Y con efecto, algunos minutos despues el mundo habia dejado de ser para Nelsson, por mas que Nelsson no hubiese desaparecido del mundo.

Cuando se advirtió por la línea española el acto de arriar la insignia de mando en el navío *Victory*, las voces de *¡viva el rey!* se repitieron con universal alegría, y el cañoneo se redobló con belicoso entusiasmo. Quizá no faltaron confiados pechos que juzgaron posible la victoria; que en ánimos encendidos por el fuego de la guerra vive siempre la esperanza, en tanto que la existencia no se pierde; pero aquella no pasaba de ser una ilusion pasagera que el tiempo inexorable estaba encargado de destruir tras de cortos instantes. El destino sustentado por la torpeza, la indecision y quizá por la cobardía, tambien habia decretado la destruccion de nuestras fuerzas. Collingwood se declaró inmediatamente almirante en gefe de las británicas, y para no desmerecer de la alta posicion que acababa de heredar en momentos tan solemnes, se afanó mas y mas para completar la obra comenzada.

Muy graves eran los descalabros que la armada combinada estaba sufriendo en toda la parte de la línea donde la artillería desempeñaba su oficio. Villeneuve, desde los primeros momentos, despues de comenzada la accion, cuando esta se habia reducido á combates apelotonados, hizo á la division de vanguardia repetidas señales, conforme ya he dicho, para que virase por abante y acudiera al fuego en socorro de las fuerzas empeñadas. Dumanoir, que mandaba la mencionada division, repitió la señal de inteligencia, pero se guardó constantemente de acudir á donde el honor y las órdenes superiores le estadan llamando (2).

(1) «La mayor parte de la oficialidad no valia mas que la marineria.» Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio:* tomo IV, página 140.

(2) Jurien de la Graviere. *Guerres maritimes sous la république et l'empire.*

Entretanto, los navíos comprometidos en la lucha continuaban batiéndose con una desesperacion digna de mejor suerte. El *Santísima Trinidad*, respondiendo á los disparos constantes de cuatro navíos por lo menos, haciendo retirar á unos, desarbolando á otros y causando grandes pérdidas á todos, no estaba ya en estado de resistir mucho tiempo tan desiguales combates, puesto que sobre hallarse completamente desarbolado, apenas tenia las necesarias fuerzas para acudir al indispensable servicio de las baterías y al no menos urgente de las bombas, á fin de no irse á fondo. El *Bucentaure*, rendidos los palos mayor y de trinquete, sin jarcias ni velas de útil empleo, ni mas gobierno que el indispensable para sostenerse dentro de la línea, tambien se batia heróicamente contra múltiples fuerzas inglesas, y en tanto que pudo hacer señales tuvo arbolada sobre el palo de mesana la órden de que viniesen al fuego los navíos de la vanguardia.

En dos pelotones se habia dividido la division de Dumanoir, por consecuencia de las órdenes repetidas de su almirante en gefe. De estos el primero lo formaban los navíos españoles *San Agustin*, *San Francisco* y *Rayo*, y el frances *Heros*, todos los cuales sin consultar mas órden que la de su conciencia, gobernaron inmediatamente sobre el *Bucentaure*, del que apenas los separaba mas distancia de una milla. Quizá la determinacion fué disolvente: que en semejantes casos la union de una fuerza tan respetable como ofrecia en conjunto toda la division de vanguardia, hubiera podido servir con notable aprovechamiento para restablecer el combate y hasta para arrancar de las manos al enemigo la victoria; pero de esto si algun cargo resulta no será en buena ley contra los que obedecian las órdenes permanentes del general en gefe, repetidas alguna vez en los mástiles del contra-almirante que mandaba la vanguardia.

El *San Agustin* y el *Heros* tuvieron que hacer pocos esfuerzos para tomar parte en una accion á que estaban asistiendo desde los primeros disparos, por su aproximacion al centro de la línea; así fué que el primero sufrió, siempre de superiores fuerzas cinco horas terribles de mortíferos disparos, ya batiéndose por sí solo dentro de la línea, ya acudiendo en defensa del *Santísima Trinidad*, al que sustituyó como blanco de sus numerosos enemigos en los últimos momentos de la jornada.

Menos afortunado el *San Francisco* por sus malas condiciones marineras, fué uno de los que antes de romperse el fuego habian caido fuera de la línea á sotavento; pero esto no le impidió acudir como pudo á donde el peligro era positivo, para sellar con la sangre de su tripulacion su presencia en el combate. El *Rayo*, con iguales defectos que el anterior, y no completamente tripulado, tambien se conquistó noble mencion en aquella desordenada pelea, acudiendo en socorro de los navíos *Trinidad* y *Bucentaure*, y pagando á la sangre vertida en general digno tributo con la que se derramó al lado de sus cañones.

La otra parte de la division compuesta de los navíos *Formidable*, montado por Dumanoir, *Mont-Blanc*, *Duguay-Trouin*, *Scipion*, *Intrépide* y *Neptuno*, los cinco primeros franceses y español el último, tambien hubieron de aparecer un momento por entre los horizontes de

humo ciñendo el viento por barlovento mura á estribor, como en actitud de llegar á la pelea. A semejante aspecto, los ánimos cansados de nuestros combatientes tomaron un vigor cual si comenzára entonces el combate: los cañones del *Trinidad* y del *Bucentaure* multiplicaron sus disparos al número superior de enemigos que los rodeaban, batiéndolos por sus aletas y serviolas, y hubo un momento de general entusiasmo en que comandantes y oficiales, soldados y marineros, creyeron posible la nivelacion de situaciones entre las partes combatientes. Aquello sin embargo no fué mas que una ilusion de óptica harto pasagera, y nunca con mayor exactitud pudiera compararse tan delicioso momento á los cortos intérvalos de lucida razon que suelen animar en su última hora al moribundo.

Tras de algunas bordadas, la division franco-española que á barlovento se sostenia contemplando la desesperada situacion de sus hermanos, escapó al fin haciendo vela hácia la mar para no volver mas á sostener el entusiasmo de los que tan heróicamente se batian. Unicamente dos navíos de los seis, el *Neptuno* español, conducido por su bizarro comandante el brigadier don Cayetano Valdés, y el *Intrepide*, francés á las órdenes del valiente capitan Infernet, al observar la direccion resuelta del contra-almirante, reviraron sobre el grupo de enemigos que rodeaba al *Trinidad* y al *Bucentaure*.

¿Adónde vais? preguntó por conducto de la vocina el contra-almirante Dumanoir al comandante del *Neptuno*, cuando advirtió que este navío y el de Infernet tomaban distinto rumbo que el que la division llevaba. *Al fuego*, contestó secamente nuestro bizarro marino; pero como si la respuesta no hablase nada al honor de oficiales valientes: como si fuera digno de levantados pechos abandonar el campo de batalla sin haber ensayado el poder de sus fuerzas, el *Formidable* continuó marcando el rumbo á alta mar, seguido de los otros navíos franceses *Mont-Blanc*, *Duguay-Trouin* y *Scipion*, en tanto que los otros dos buques de aquella fatal division acudian á sacrificarse en holocausto á sus compañeros y á su honra. Quizá habia pensado Valdés reproducir en las aguas de Trafalgar su hazaña de San Vicente, salvando al mismo *Santísima Trinidad* del poder de numerosos contrarios; pero esta vez le abandonó la fortuna, obligándole á presenciar la total derrota del buque cuya salvacion pretendia, así como la pérdida de su navío despues de haberlo metido con heróica abnegacion bajo el terrible volcan del fuego enemigo, que amenazaba incendiar todo el mar de tan sangrienta jornada.

No hago á los capitanes de los navíos que siguieron al contra-almirante, la injusticia de suponer que no estuviesen animados de los mismos sentimientos que los que acudieron á tomar parte en la lucha; pero siempre quedará en pié la ignominia echada sobre los nombres de sus bastimentos, porque, en el peligro general, las consideraciones para esquivarlo no tienen gran fuerza contra la opinion de los valientes.

Todavia la memoria de aquellos navíos que huyeron del mar de batalla, tuvo defensores dentro del cuerpo español á quien tan funesta estaba siendo nuestra alianza con franceses. El oficial de Marina espa-

ñola, autor del manuscrito que he merecido á la bondad de las señoras de Rubalcaba, dedica algunas páginas á celebrar la determinacion del funesto contra-almirante por el hecho de la retirada. «Aquí y en este punto, dice, es cuando Dumanoir obró verdaderamente como general, su situacion le advirtió que era llegado el momento en que debia obrar independiente y de por sí: otro hombre cualquiera ofuscándose, como suele suceder en tales circunstancias, y todo ocupado de la opinion de ese público vulgar que supone siempre el miedo y falta de vigor por principio de aquellas determinaciones que no le suenan bien porque no las entiende, ó porque no corresponden á los desvarios de su ignorancia; otro hombre cualquiera en su lugar, se vuelve á repetir, se hubiera estrellado contra esa línea diciendo: *piérdase todo y salve yo mi opinion*, y todo en efecto se hubiera perdido. Ello seria permitido y era un golpe digno de celebrarse, cuanto mas en un corsario que nunca deja consecuencias; pero Dumanoir era un general: despreció esa miserable opinion vulgar, se olvidó de sí mismo, y solo pensó en los verdaderos intereses de su patria. Este era, y no despues el momento preciso para tomar un partido decisivo: orzó, forzó de vela y puso en salvo á esos navíos de su mando.» (1)

Para entrar en consideraciones relativas á la inconveniencia de semejante retirada, me consuela ante todas cosas la idea de que no voy á combatir los principios de oficial personalmente interesado en la salvacion de tan malos procederes. El autor de la memoria que tengo á la vista era español, y como tal, sin duda alguna, habia cumplido sus deberes confundido en las escenas terribles del combate. Esta circunstancia, que á su opinion da muy subidos quilates, permite que mi refutacion sea tan fuerte como cumple á tan errados principios en el caso á que se refieren.

En primer lugar, el escritor nuestro compatriota, lo mismo que el contra-almirante francés, pretenden sin duda, aquel con sus razones y este con sus procederes, hacernos creer á los que con mas detenimiento profundizamos el hecho, que uno y otro tenian olvidada la mas honrosa prevencion que de las instrucciones de Villeneuve se desprendia por hallarse en ellas muy terminante. «*El que no se halle en el fuego no estará en su puesto, y una señal para que acudiese seria para él un baldon y una deshonra.*» (2) Tales fueron las palabras mas terminantes que se consignaron en las instrucciones preventivas del general en gefe antes de salir á la batalla. ¿Estuvieron por ventura en el fuego los navíos franceses con que huyó Dumanoir, cuando á su penetracion de general le ocurrió precipitar una determinacion tan desastrosa? Se dirá, como en efecto se ha dicho, que obrar por inspiraciones parciales sin tener en nada la unidad del mando, seria precipitar el desórden y la anarquía en los movimientos de un combate: que un gefe subalterno no puede ni debe tomar por sí solo resoluciones arriesgadas, en tanto que ondee al viento la insignia del general en gefe, y que mientras no se estendiese la lucha hasta los navíos de la vanguardia, hubiera sido

(1) *Exámen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805.*
(2) Dumas. *Précis des évenements militaires.*

oficioso y fuera de órden tomar resoluciones mas ó menos convenientes para concurrir al fuego. Aunque para contestar victoriosamente á la debilidad de semejante argucia siempre habria bastante con aquella parte tan honrosa de las instrucciones, «*el que no se halle en el fuego no estará en su puesto*» todavía haré uso de mas convenientes razones que destruyan por su base cuanto en pró de tan mala causa se ha dicho desde el momento del suceso.

Si de algo sirven los testimonios de escritores franceses, ya que de un inmenso catálogo de obras españolas no hagamos uso para rehuir la parcialidad que pudiera atribuirse á nuestros ofendidos compatriotas, es innegable que, en tanto conservó el *Bucentaure* un palo donde hacer señales, las tuvo permanentes con la órden de que viniese al centro del combate la division de vanguardia (1). Luego, la evolucion de virar por avante que estaba indicada á la dicha division, si se hubiera egecutado con oportunidad, en vez de ser un capricho digno de la mayor censura, se hubiera considerado no de otro modo que como la espresion del mas exacto cumplimiento de los deberes impuestos al subalterno que obedece: porque es necesario insistir en que la órden de acudir al fuego estaba siendo la señal permanente izada en los topes del navío almirante, y que, mientras tal sucedia, ninguna disposicion tomó el contra-almirante Dumanoir para cumplir con los deberes que le estaban impuestos.

Ni de disculpa ha de servir á la fama del general frances la insuficiencia ó inoportunidad de su socorro. De insuficiente en los primeros momentos de la batalla no pudiera en buena ley calificarse, porque de hacerlo así es preciso desconocer completamente la importancia que tienen ocho navíos de refresco en un combate empeñado, si á él acuden en buena ordenanza. Inoportuno, bien pudiera suponerse el socorro de la vanguardia despues que hubiera arriado su bandera el general en gefe, pero no antes de esta ocasion, porque de otro modo se atropellaban, con los del honor, los deberes de la obediencia.

Las diferentes versiones que de aquel suceso se escribieron en la patria de Dumanoir todas acriminan su conducta, como no podia menos de suceder en virtud de resolucion que tanta ignominia echaba sobre las armas francesas.

Jurien de la Graviere dice: «pero en el ala izquierda puede todavía combatirse. Allí Dumanoir, como lo hemos dicho, posee diez navíos intactos, y á una milla apenas de esta poderosa reserva el *Bucentaure* y el *Santísima Trinidad* dividen entre sí gloriosamente los mismos peligros, y rechazan los mismos ataques. El *Neptuno* de 98, el *Leviathan* y el *Conquerer* de 74 y el *Africa* de 64 rodean á estos dos navíos. Sereno y resignado en medio del horrible desastre que ha previsto, Villeneuve se sorprende no obstante, de que Dumanoir vacile tanto tiempo en volar á su socorro..... Villeneuve mientras conserva un palo donde hacer señales, siempre ordena á la vanguardia que vire por redondo..... Dumanoir repite la señal: *á no haberse diferido tan largo*

(1) *Historia de los combates navales, etc.*

tiempo esta maniobra hubiera podido restablecerse el combate; pero el tiempo avanzaba, y los fuegos del *Bucentaure* y del *Santísima Trinidad* se iban ya debilitando..... ¡Deplorable resultado de un momento de vacilacion! Dumanoir forzado á asistir á las supremas convulsiones de estos nobles bageles, cuenta con ansiedad los instantes que les quedan de existencia. Ya no es posible la duda: la vanguardia llegará demasiado tarde.....» (1).

En las últimas líneas de esta narracion parece como que se pretende atenuar la gravísima falta que cometió el contra-almirante frances huyendo ignominiosamente del mar de la batalla; pero como en las primeras se consigna de un modo innegable la circunstancia de habérsele ordenado la concurrencia, con harta anticipacion, al centro de la línea, y por otra parte ninguna consideracion pudiera prestarle bastante fuerza para desobedecer las terminantes órdenes de su gefe, siempre quedará en pié la falta con los negros colores que en la guerra se achacan á la cobardía.

El anónimo capitan de navío de la marina francesa autor de la *Historia de los combates navales etc.*, tambien acude en ayuda de mi propósito, motejando la determinacion del gefe de la vanguardia. «La escuadra inglesa, dice, corriendo con todas sus velas se dividió en dos pelotones para formar dos columnas..... Viendo entonces Villeneuve claramente que el plan del almirante Nelsson era atravesar su línea y separarlo de la mitad de su escuadra, hizo señal á su vanguardia para que virase de bordo y viniese á reforzar el centro de la línea de batalla. Desgraciadamente esta órden quedó sin egecucion: ningun navío de la vanguardia viró de bordo, aunque esta señal fué repetida por la fragata *Hortense*, y su inegecucion trajo tras sí muy fatales consecuencias, hasta la misma pérdida de la batalla..... La sangre fria del general Villeneuve en la esperanza de ver su vanguardia venir á tomar parte en el combate, sostenia su energía, pero la señal de venir al fuego ondeaba siempre en vano en el trinquete, único palo de que podia ya servirse el *Bucentaure*.»

Tambien el poético autor de *La France maritime*, echa sobre su compatriota buena parte de la culpa que cupo en el desastre al general de la vanguardia; pero al señalar la retirada de los cuatro navíos franceses, parece como que pretende disculparla por el estado especial de la batalla en el momento crítico de verificarse. He aquí su testo: «En tanto que el navío inglés *Marte* se dirigia á marinar al almirante Villeneuve y conducirlo á su bordo, ya el navío *Santísima Trinidad*, donde tremola la insignia el almirante Cisneros, se vé envuelto por un grupo de asaltantes. Entonces fué cuando el almirante Dumanoir, que mandaba la retaguardia, abandonó el campo de batalla con los navíos *Scipion*, *Duguay-Trouin* y *Mont-Blanc*. Dumanoir ha dicho para justificarse que habia querido conservar una division naval á la Francia» (2).

Harto mejor hubiera sido que hubiera tratado de conservarle la escuadra entera, como pudo muy bien haberlo hecho acudiendo á tiem-

(1) Jurien de la Graviere. *Guerres maritimes sous la republique et l'impire.*
(2) Serviez. (Mr. Alfredo de) En la obra mencionada.

po, ya represando los navíos que estuviesen rendidos, ya socorriendo aquellos otros que por su inferioridad numérica llevaban lo peor en el combate. Cuando así lo hubiese egecutado ó á lo menos, cuando tal hubiese pretendido, por mas que los hazares de la guerra no le favoreciesen con la victoria, justificarse podria el acto de la retirada: que al cabo hay momentos solemnes en que una retirada equivale á una victoria. Pero habiéndose verificado la de Dumanoir contra las prevenciones hechas al honor, antes de salir á la mar, y tambien contra todas las órdenes dadas en el acto de la pelea, con sus navíos intactos, es muy difícil atribuir semejante paso á mas digna causa que la de cobardia. De otro modo seria necesario tachar de inepto á Gravina porque no huyera del mar de la batalla antes de que esta se comenzara, cuando harto pudiera conocer cual habia de ser el resultado, habiéndose embebido la reserva en la estension de la línea por órden espresa del primer almirante.

Si pudieran merecer algun crédito los argumentos de Mr. Thiers en esta cuestion, cuando tan inverídico anduvo en todo lo que abraza la narracion del combate de Trafalgar en su libro *del Consulado y del Imperio*, tambien sacariamos de aquellos sobradas razones para probar con su opinion que tuvo grande parte en la derrota la huida estemporánea de los navíos franceses pertenecientes á la vanguardia. Pero asaltado siempre por la duda en cuanto á la verdad de la historia pueda referirse, me ha parecido muy conveniente en este caso rechazar las consideraciones del autor francés, por mas que ellas aboguen en pró de una causa harto justificada, sin necesidad de tan discutibles comprobantes.

Cuando todas las esperanzas se habian disipado por un horizonte cargado que amenazaba á la vez desatar en contra de los combatientes todo el rigor de una furiosa tempestad, los ánimos cayeron en la funesta postracion que trae consigo la seguridad de una inmediata catástrofe, y los fuegos del almirante en gefe y del *Santísima Trinidad* se fueron disminuyendo visiblemente.

Desde el principio de la batalla habian sido terribles las agresiones que de varios navíos ingleses habian aquellos recibido, y aunque alguna vez entusiasmada la tripulacion del *Trinidad* hubo de suponer tenia en sus manos la completa destruccion del navío que Nelsson montaba, la interposicion de otros que se acercaron á multiplicar el número de enemigos no permitió otra ventaja que la de añadir mayores quilates á la gloria de aquella defensa. En vano los navíos de la vanguardia que obedecieron las órdenes del general en gefe llegaron á mezclar sus fuegos con los numerosos grupos que por todas partes abrumaban al *Santísima Trinidad* y el *Bucentaure*. El valeroso capitan Infernet tuvo que arriar la bandera del *Intrepide*, trás de muchas averías y gran número de bajas, y el heróico Valdés menos afortunado que en San Vicente, cayó gravemente herido á par de otros valientes, y su navío desmantelado y sin gobierno, si no sucumbió en la accion fué para ir á estrellarse con mas honra contra las rocas inmediatas al puerto de Santa María (1).

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.—Parte del general Escaño al gobierno.* etc.

En semejante estado cuando todo era estragos en la mar, y ni gobierno ni señales pudieron hacerse desde el almirante, donde los cadáveres se hacinaban y los heridos no tenian número, Villeneuve arrió su pabellon y dió su navío á los ingleses para que lo marinaran. Entonces ya no fué dudosa la suerte del *Trinidad*, rodeado como estaba por siete navíos ingleses; pero en la desesperacion de sus últimas convulsiones todavía sostuvo el fuego por mas de una hora, hasta que ni para las bombas de achicar ni para los cañones habia sirvientes, ni un solo individuo existia en pié de cuantos tenian ocupacion en la Toldilla. El general Cisneros, el comandante Uriarte y ciento ocho hombres se revolcaban sobre los puentes del navío con mas ó menos graves heridas, confundiendo su sangre con la de otros doscientos y cinco valientes que habian perecido en el rigor de la pelea. En tal situacion y como á las cuatro de la tarde, cuando ya todas las condiciones del honor se habian llenado, y solo un esceso de desesperacion pudiera justificar la continuacion del fuego, un ayudante dió al tercer comandante del buque la órden de rendirlo, con la seguridad de que no podria mas servir en las operaciones de la guerra. Con efecto: al cesar el fuego todos los esfuerzos de la tripulacion fueron escasos para agotar mas de sesenta pulgadas de agua que habia en la bodega, y al amanecer del 24, á distancia de ocho leguas en la mar al S. de Cádiz, ingleses y españoles tuvieron que trasbordar á diferentes navíos para presenciar la ida á pique del *Santísima Trinidad*, sin que todos los esfuerzos humanos pudieran evitarlo.

Cuando en la retaguardia llegaron á entenderse, por la activa comunicacion de las fragatas, los tristes resultados del centro de la línea, nada fué ya capaz de contener los progresos de los ingleses contra la reunion de las fuerzas combinadas; pero tampoco aquellos pudieron amenguar el valor de nuestros equipages. Mezclados en la lucha los colores de las tres naciones que se disputaban la victoria con encarnizado empeño, todos peleaban arrebatados por el entusiasmo en alas de la gloria que vencedores y vencidos se estaban conquistando. Muchos y muy notables fueron los rasgos de heroismo que allí tuvieron lugar, en tanto que sobre los topes del *Príncipe de Asturias* no se hizo la señal de retirada. Pero esta no podia tardar despues de lo ocurrido, y cuando la continuacion de la batalla no podia tener mas resultado que la total destruccion de los pocos navíos que aun estaban en el caso de salvarse.

La fortuna hizo que en un momento de respiro los navíos *San Justo* español, y *Neptune*, francés, acudieran en apoyo del *Príncipe de Asturias*, el cual estaba absolutamente privado de gobierno y en demanda de la fragata Thémis para que le diera remolque. Separados un tanto por esta circunstancia y por un fuerte golpe de mar, los enemigos que lo batian, fuéle fácil llamar á sí los buques que estaban en disposicion de retirarse; y marcando el rumbo á Cádiz, se apartó de aquel mar de la catástrofe, seguido de los mencionados navíos que arribaran en su socorro, mas los *Pluton*, *Argonauta*, *Indomptable*, *San Leandro* y *Montañes*, todos con la seguridad de haber sacrificado al honor cuantas

pruebas quiso exigir el rigor de tan sangriento combate (1).

Mientras semejante evolucion practicaban los ocho navíos que habian tenido la dicha de no sucumbir á los multiplicados esfuerzos del mayor número, los que todavía en la estension de la línea sostenian parcialmente combates heróicos sin ningun género de esperanza, se rendian con mas gloria que sus vencedores, ó se anegaban entre el fuego y las olas con la abnegacion mas heróica. Injusticia fuera pasar en claro los hechos con que se distinguieron en el fragor de la batalla, y durante los últimos instantes de su agonía; que no por ser desdichado el heroismo deja de ser una virtud digna de los elogios mas completos que pueden tributarse en la historia. Para cumplir esta grata mision que altos deberes me imponen, voy á reasumir cuantas noticias he visto consignadas, no solamente en los libros que impresos circulan, sino tambien en los manuscritos que poseo por la generosidad de muy verídicas personas (2).

Ya he dicho con detenimiento cuanta gloria supo conquistarse sucumbiendo en la lucha antes que su navío el ilustre *Churruca* sobre el *San Juan Nepomuceno*; ahora diré la parte que los demás tomaron en la accion conforme á la clasificacion de sus respectivas hazañas. Tal vez pudiéranse ahorrar completamente las parciales narraciones diciendo en conjunto que todos indistintamente habian llenado sus deberes; pero esta manifestacion, aunque exacta, no llenaria completamente las consideraciones debidas á las víctimas ilustres de aquella derrota tan gloriosa, y por lo tanto bien será mencionarlas con sus hazañas respectivas.

A no larga distancia del *Príncipe de Asturias* bien que formando en el cuarto lugar á retaguardia del punto por donde el segundo comandante de las fuerzas inglesas habia roto la línea combinada, estaba el navío español nombrado *Bahama*, que como he dicho en su correspondiente lugar, era de porte de 74 cañones y estaba á las órdenes del brigadier don Dionisio Alcalá Galiano, cuyos servicios científicos en la Marina española quedan tambien indicados. Formaba el dicho navío parte de la division que, bajo la direccion de Gravina, debia constituirse por reserva de la línea de batalla; pero interpolado en esta como todos los otros, no tardó en romper el fuego sobre los enemigos, por su mayor proximidad al rigor del combate.

Apenas hechos desde las baterías del *Bahama* los primeros disparos, dos navíos ingleses que á poco se reforzaron con otro, cayeron por sus costados y aletas, causando en su tripulacion, jarcia, arboladura y casco muy notables averías. El intrépido Galiano, seguro tal vez de sucumbir en la lucha, habia mandado clavar la bandera, previniendo al guardia-marina encargado de custodiarla que por ningun motivo tratá-

(1) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—Archivo de la secretaria de Marina. *Parte del general Escaño.*—Jurieu de la Graviere. *Guerres maritimes sous la république et l'empire.*—*Historia de los combates navales.*—Dumas. *Précis des évenements militaires.*—*Memoires of Collingwood.*—*Vida del almirante Nelsson.*—Willian James. *Historia naval de Inglaterra.* etc.

(2) Pavia. *Coleccion de documentos importantes.*—Ferrer (D. Manuel Vicente) *Apuntes sobre el combate de cabo Trafalgar.*—Ferrer del Rio. *Varias cartas mss.*—Grima. (D. Clemente) *Relacion de la memorable jornada de Trafalgar.*—*Examen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805.*

ra de arriarla. Llamábase este don Alonso Butron, y era inmediato pariente del ilustre comandante. — «Cuida, le dijo con arrogancia, de defenderla: ningun Galiano se rinde, y tampoco un Butron debe hacerlo.» — Cuando al honor español, depositado en juveniles y entusiasmados pechos, semejantes prendas se confian, seguras están de traspasarse á depósito menos digno; pero como si quisiera la desdicha variar la indeclinable resolucion de Galiano, y esquivar la entereza del guardia-marina, una bala de cañon se encargó de poner á este fuera de combate á los primeros disparos. Con todo, el comandante del navío habia recorrido todas las baterías al hacerse el zafarrancho de combate, para arengar á los individuos de su guarnicion, y la irrevocable sentencia de morir ó salvar el pabellon habia resonado en los oidos de todos. — «Estén ustedes en la inteligencia de que la bandera está clavada» — fueron sus palabras repetidas por via de alocucion, y con ellas á nadie pudo quedar duda de que la lucha debia ser tan heróica como sangrienta.

Comenzada la accion, no tardó Galiano en verter su sangre por la dudosa causa que la escuadra estaba representando sobre aquellas aguas, pues no solo recibió una fuerte contusion en una pierna, sino que tambien le alcanzó en la cara un astillazo, del que hubo de quedar mal herido. Con todo: su irrevocable resolucion era la de perecer sobre su puesto de órden, y fueron vanas cuantas manifestaciones y súplicas se le hicieron para que bajára á curarse.

Sucedió á la sazon que un navío enemigo se habia situado en disposicion de asestar sus tiros por la aleta de sotavento del *Bahama*, acribillándole á balazos con toda la seguridad que ofrece tan ventajoso lugar en un combate para que el agresor no sea ofendido. Pero el comandante español, á pesar del empeño que con otros dos navíos estaba sosteniendo, no quiso tolerar que se le batiese impunemente, y mandó las necesarias maniobras para arribar un poco sobre su mas peligroso contrario, dándole la banda para devolverle en lo posible tanto daño como de sus cañones estaba recibiendo. Quizá por falta de precision en las maniobras, que al fin Galiano habia recibido en su buque, como los demas, una considerable porcion de chusma y gente de nueva leva, el *Bahama* declinó en la arribada lo bastante para que sus enemigos pudieran creer que trataba de retirarse. Consideracion era esta de gran bulto para el pundonor de un gefe que habia mandado clavar su bandera antes de entrar en la batalla, y por ella mandó orzar para alinearse de nuevo, sin tener en cuenta los inconvenientes que suele acarrear en tan peligrosa situacion semejante maniobra. Mientras esta se verificaba, el aire de una bala rasa le arrebató de las manos su anteojo de combate; pero al cabo el navío volvió á entrar en la línea, y su digno gefe se tranquilizó por lo respectivo á la conservacion de su honra.

Entretanto las balas menudeaban por todas partes, y la accion no llevaba trazas de mejorarse en ningun concepto. Los navíos ingleses que en la primera hora del combate no habian tenido ocasion de cruzar sus fuegos por la distancia que los separaba de nuestra línea, forzando de vela se iban poco á poco interpolando en la lucha, como si tratáran de facilitar á sus compañeros refuerzos multiplicados y constantes. Ape-

nas arribaban sobre el frente de los navíos españoles ó franceses, ya empeñados contra dobles y triples fuerzas, disparaban sendos cañonazos para aumentar las averías: de suerte que por tantas partes cañoneado como los otros el *Bahama*, no tardó en sentir la pérdida de su heróico comandante, al cual una bala de mediano calibre le llevó la parte superior de la cabeza, dejándole muerto instantáneamente, cuando mas entusiasmado se hallaba dirigiendo por sí mismo el fuego de las primeras baterías.

En vano tan lastimoso acontecimiento se pretendió ocultar á la vista de la consternada tripulacion, arrojando al agua el cuerpo de Galiano. Su falta no pudo menos de sentirse por el peligro en que mas y mas se fué envolviendo el navío, hasta que roto y acribillado por todas partes, con su segundo comandante herido, lo mismo que otros cuatro oficiales y sesenta y siete individuos, mas dos oficiales y setenta y cinco soldados y marineros muertos, se vió obligado á arriar la heróica bandera para sepultarse poco despues, como su comandante, en las turbulentas olas del agitado Océano.

No lejos del *Bahama*, dos lugares mas á retaguardia de la línea de batalla, cumplia el *Montañés* sus deberes con notable ardimiento de digna mencion, por lo que sus vicisitudes durante el combate acuden á probar que, peleando con iguales fuerzas, los navíos españoles sabian equilibrar la suerte de las armas y no sucumbir en la pelea. Tan pronto como el fuego se empezó, un navío inglés de tres puentes cayó sobre el *Montañés*, dominándolo á muy corta distancia; pero el digno capitan que mandaba el navío español se dió por satisfecho cuando, ya generalizada la accion, vió que ningun otro enemigo se le aproximaba, y con ánimo encendido arengó á la tripulacion y sostuvo un brillante combate sin desventaja con su contrario.

Desgraciadamente, cuando en lo mas recio de la lucha se complacia devolviendo al enemigo por lo menos tanto daño como el que estaba recibiendo, una bala de cañon que cogió de lleno por la espalda á su comandante Alcedo, le quitó la vida. Por semejante percance, generalmente sentido en todo el buque, se hizo cargo del mando el segundo comandante don Antonio Castaños; pero este digno oficial tardó poco en seguir la desgracia por la honrosa via de Alcedo, y entonces el navío continuó la batalla, siempre contra el inglés de tres puentes, bajo las órdenes del teniente de navío mas antiguo de los del *Montañés*, que lo era el entendido y valiente don Alejo Gutierrez de Rubalcaba.

Cuando en el mástil del *Príncipe* apareció la señal de reunion y retirada, ya ensangrentado todo el mar de la línea y sembrado de tristes despojos, el *Montañés* maniobró con tino y precision para seguir en conserva con todos los que pudieron obedecer las órdenes de Gravina, teniendo que lamentar la muerte de sus dos comandantes con otros veinte hombres, y hasta treinta y tres heridos, de los cuales pertenecian cuatro á la clase de oficiales.

No menos bien dirigido el *Argonauta* bajo el mando de don Antonio Pareja, y alineado sobre la popa del *Algeciras*, en que el contraalmirante Magon tenia su insignia, otros dos lugares á retaguardia del

Montañés, sostuvo todos los trances de la accion con serenidad y firmeza imperturbables. Contra este navío hubo constante uno, con mucha frecuencia dos y algunas veces hasta tres enemigos; de suerte que sus pérdidas y averías fueron notables: en especial que se hundió la cubierta de su alcázar por los balazos que en el casco habia recibido. Su aproximacion al *Príncipe de Asturias* le permitió concurrir á la reunion de los buques que verificaron la mas honrosa retirada, dejando en el mar de combate sobre cien hombres muertos, y llevando heridos á su comandante, dos oficiales y ciento noventa y ocho entre marineros y soldados. El temporal que sobrevino, y las averías sufridas se encargaron de concluir con el mencionado navío *Argonauta*, el cual se anegó entre las olas al dia siguiente de la batalla.

De mas triste, pero no menos honrosa memoria, son los hechos que obró aquel dia sobre la línea de batalla nuestro navío *San Ildefonso*, mandado por el brigadier don José de Vargas. Ocupaba el tercer lugar á retaguardia del *Argonauta*, y el segundo á vanguardia del *Príncipe de Asturias*, y desde el principio de la accion tuvo que defenderse heróicamente de tres navíos enemigos que constantemente lo combatieron. Pero al fin la superioridad del número triunfó en tan designal pelea, despues de tres horas de mortífero fuego, en que el *San Ildefonso*, rendidos sus palos, roto el timon, heridos de gravedad sus dos comandantes, mas tres oficiales y ciento veinte y seis inferiores, y muertos cuatro oficiales y treinta y cuatro individuos de tropa y marinería, tuvo que arriar su bandera para ser conducido á Gibraltar, en donde los ingleses tributaron á los prisioneros españoles todo género de consideraciones y los elogios mas honrosos.

Tales fueron los hechos de todos y cada uno de los navíos españoles que pertenecian á la escuadra de observacion del mando de Gravina, que en la línea de Trafalgar cubrió la retaguardia: veamos ahora que conducta observaron en el centro los buques que ostentaban la bandera de nuestra patria, y desvirtuemos con los antecedentes mas puros y verídicos esas torpes calumnias con que ha pretendido manchar nuestra honra un escritor completamente desorientado, sino es que de maligno pretenda acreditarse.

Comenzando la narracion de retaguardia á vanguardia, corresponde al *Monarca* el primer lugar entre todos los que componian la primitiva division de vanguardia bajo las órdenes del teniente general don Ignacio Maria de Alava, que en el navío *Santa Ana* arbolaba su insignia. Tambien á dicho navío alcanzan las injurias del escritor francés, por mas que haya sido el que inmediatamente cruzase contra los enemigos las primeras balas que hicieron daño en sus buques, y que su constancia en la pelea no declinase hasta que por muy superiores fuerzas se vió obligado á rendirse.

De las particularidades de este navío durante la accion poseo un sagrado documento, cuya virtud no me es dado manchar con el pulimento que requiere el desaliño natural en la narracion de un veterano. Débolo á mi querido padre que allí sobre el *Monarca* recibió su bautismo militar y marinero, salpicado con la sangre de mi difunto abuelo

don Domingo Antonio Ferrer que salió herido del combate. La sencillez de la narracion está derramando verdad por todos sus períodos, y contra las inculpaciones que al navío *Monarca* dirige Mr. Thiers, suponiendo que se habia apartado de la línea, bien creo que bastará la palabra mas insignificante del mencionado escrito. Dice así:

Antes de romperse el fuego, hallándome sobre el alcázar noté que el *San Agustin*, mandado por el capitan de navío don Felipe Jago Cajigal, izó su bandera y disparó un cañonazo, del cual no alcanzó la bala al enemigo; por lo que desistió de seguir haciendo fuego, el que luego y despues de hallarse en mi puesto, se generalizó empezando por la aleta de popa de estribor del navío á que tuve la gloria de pertenecer, y en seguida de todo el costado. En este estado, y como á cosa de media hora, bien fuese porque se le cortasen las drisas de bandera, ó porque real y verdaderamente la arriase, se dió á bordo la voz de *¡ viva el rey!* en señal de vencimiento del navío que nos batia, corriendo la de que se habia rendido; pero á este mismo tiempo nos sentimos batidos por babor, teniendo luego que sostener el fuego por ambos costados. En este acto fuimos auxiliados por el navío francés *Fougueux* que perteneciendo á nuestra division se hallaba fuera de la línea, el cual empezó á batir por su estribor al que lo hacia á nosotros por el mismo costado, habiendo hablado antes de empezar sus fuegos, su gefe al del nuestro, que lo era el capitan de navío don Teodoro Argumosa con la vocina, diciendo: *Argumosa: á estos perros, que ó no han de quedar navíos Monarca ni Fogoso ó no ha de quedar ninguno de ellos;* siendo el resultado de ambos fuegos el de haberse ido á pique el que los sufrió: Al *Fogoso* entonces se le prolongaron otros dos navíos, uno por cada costado, con los cuales sostuvo su fuego, y bien fuese por resultas de los suyos ó ayudado de los nuestros, tambien sucedió que el que lo batia por babor y lo hacia á nosotros por estribor, siguió la misma suerte que el primero, habiendo cesado por cortos intermedios el fuego que sufriamos por babor, que de nuevo se reprodujo por ambos costados, siendo los de estribor dirigidos por una real que al mismo tiempo batia tambien el de babor del *Fogoso*, mientras este recibia á la par los ataques de otro navío inglés por el costado opuesto.

Cuando así se multiplicaron los disparos contra el *Fogoso*, los enemigos que lo batian le interrogaron á la vocina si queria ser volado ó echado á pique, y obtando por lo segundo el intrépido Boudouin fué bien pronto á confundirse en la profundidad del mar, pero no sin que la indicada real dejase de seguir igual suerte por los dos fuegos que recibia, quedando nosotros sosteniendo los que sufriamos por babor, y algun otro disparo que recibíamos, y secundábamos por estribor. De los que recibimos por este costado murió el capitan de la bateria de entrepuentes don Ramon Amaya cuya pérdida unida á otras, la de mucha gente herida incluso el comandante, el segundo (este ligeramente) y varios oficiales entre los cuales lo fueron tambien el guardia marina don José Pardo y don José Peon, y estar el buque haciendo mas de treinta y seis pulgadas de agua por hora, dió lugar despues de consejo celebrado, á desclavar la bandera, que se habia clavado, y arriada declaró el

buque prisionero; pero que su mal estado no permitió llevasen ni siquiera á remolque, pues apesar de haberse trabajado en tapar los balazos de la lumbre del agua, no fué lo suficiente para que por los que estaban debajo de ella y la que entraba por los trancaniles, dejásemos de hacer veinte y cuatro pulgadas, por lo cual todos los que podiamos, inclusos los gefes, y hasta los mismos de proa, alternamos dia y noche en achicar las bombas. En este estado, y despues de haber echado los palos (cuya jarcia estaba acribillada) aquella misma noche por la banda, permanecimos como una boya en medio de la mar, sin que nadie nos auxiliase en el fuerte temporal que habia subseguido al combate; hasta que al tercer dia acordado por los gefes guarnicion y tripulacion, se determinó armar bandolas, y compuestos de antemano los guarda-timones que habian sido destrozados por el fuego, dirigirnos á Cádiz ó á alguna playa, lo cual se hubiera verificado, si no se nos hubiera interpuesto á la hora un navío inglés que venia de la direccion que llevábamos, el que despues de dispararnos algunos cañonazos, nos mandó á la vocina dar fondo, y que largásemos un cable á su lancha que habia echado al agua, lo que verificado y tomado el cable, se fué tambien á dar fondo á una no muy larga distancia. Desde allí, por dicho cable, y despues de haber puesto todas sus embarcaciones en juego, empezó á trasbordarse gente nuestra á su buque, siéndolo los primeros los heridos, cuya operacion duró hasta las 4 de la tarde. En el último bote fuí yo de los trasbordados, pues que, mi difunto padre ya lo habia sido cuando los primeros de tropa como encargado que era de ella: en dicha hora, y por Santa Bárbara en otro bote, se embarcó tambien el gefe de proa y su tropa, los que picaron el cable ó cables sobre que estaba fondeado el navío, y fué este á hacerse pedazos á la playa de San Lucar.

En el navío inglés que nos tomó á su bordo se hallaban tambien prisioneros nueve franceses, únicos salvados del *Fogoso*, cogidos en el agua cuando se fué á pique, al paso que tambien recogian los de sus buques que sufrieran la misma suerte.

En dicho navío permanecí hasta el 31, que en virtud de convenio, fuí trasbordado con los enfermos y heridos por súplicas de mi difunto padre, á una fragata francesa de las dos que como parlamento habian ido para recoger, de los buques ingleses que permanecian en la mar, los que se hallaban en tal caso, desembarcando en Cádiz el dia de Todos Santos.»

PARTICULARIDADES OCURRIDAS DURANTE EL COMBATE EN EL NAVÍO.

«Al soldado Prudencio Ruiz Alegría, que se hallaba de custodia en la bandera, le dividió el cuerpo una de las primeras balas del fuego enemigo, y medio fué al agua, quedando el otro medio sobre la toldilla.

Al soldado Amor Seco, debimos el no ser bolados, pues hallándose destinado en Santa Bárbara notó que, de resultas de unos frasquillos de fuego que nos habian echado por aquella parte, se habia prendido este en el buque, lo que visto por él, se quitó la casaca, y mojándola por diferentes veces en la tina de agua y buso que cupo en aquel sitio de

las que se habian puesto, consiguió apagarlo.

Entre los oficiales heridos lo fué levemente á los primeros fuegos sufridos por babor, como destinado en dicha bateria, el alferez de fragata don Ignacio Manuel Reguera, hoy brigadier y comandante del tercio naval en el apostadero del Ferrol, que tan pronto fué curado, volvió á ocupar su puesto: el valor de este oficial admirado por soldados y marineros, no fué desmentido en todo el resto de la accion, ni durante las vicisitudes que despues sufrió el buque.»

En suma: los resultados que al navío *Monarca* correspondieron desde que se comenzó el combate hasta los últimos detalles de la accion, fueron bastantes para justificar su buen porte. De ellos resulta que fué herido gravemente su comandante Argumosa con mas tres oficiales y sesenta hombres de las clases inferiores, y que en el mar de la batalla lograron gloriosa sepultura otro oficial y treinta y seis soldados y marineros, habiéndose así mismo salvado el buque de ser algun dia contrario á su nacion, por el honroso término que alcanzó, á causa de su total destrozo, en la profundidad de los mares.

Por la proa del *Monarca*, bien que con intermedio de dos navíos franceses, *Indomptable* y *Fougueux*, estaba alineado en la batalla el navío *Santa Ana*, su capitan don José Gardoqui y la insignia del general Alava. Ya en la relacion del combate he dicho la parte que cupo á este navío en el principio de la acometida enemiga. Sosteniéndose mutuamente con el *Fougueux* hasta que este sucumbió conforme se ha indicado en la relacion del *Monarca*, el *Santa Ana* tuvo que sufrir constantemente los disparos de seis navíos ingleses, por espacio de seis horas: hasta que agotadas las fuerzas, desarbolado de todos sus palos, sin timon y con noventa y siete hombres muertos y ciento cuarenta y siete heridos inclusos general y comandante, se vió forzado á rendirse. Los ingleses que marinaron el buque no se cuidaron de trasbordar á otro á los españoles que habian salido ilesos del combate, antes por el contrario contando con la utilidad de sus fuerzas los iban empleando en las maniobras á medida que el temporal que se siguió á la lucha se iba haciendo mas temible. En tal estado, y porque el pabellon del *Santa Ana* se habia rendido en fuerza de ser tantos los navíos contrarios que tenia por sus bandas y aletas, acribillándolo á balazos, casi sin elementos de defensa nuestros soldados y marineros creyeron acto de buena ley sublevarse contra los enemigos que marinaban el buque, y trás de corto combate volvió á izarse la bandera española sobre la popa del *Santa Ana*, donde poco antes tremolaban los colores britanos haciendo alarde de su victoria. A proteger el movimiento acudió la fragata *Thémis* de la escuadra francesa, que no lejos luchaba gallarda con la tempestad que rugia, y dando comboy al navío rescatado por sí mismo, ambos buques lograron entrar en la bahía de Cádiz á los dos dias despues de la batalla.

En la línea de combate por la proa del *Santa Ana* estaba designado lugar al navío español *San Justo*, que habiéndose fabricado precisamente cuando se cuestionaba la conveniencia ó inconveniencia de introducir en la arquitectura naval aquellas reformas que, aceptadas al cabo decididamente, dieron por resultado la planta de las modernas construcciones,

no pudo dejar de resentirse de la cuestion y aplicacion de los varios principios que se ventilaban, y entrar á servir en la armada con muy malas condiciones marineras (1).

Quizás en la batalla de Trafalgar fué donde mas sensiblemente egercieron aquellas su mayor influencia sobre la fama de sus tripulantes, puesto que, no solo por haber caido el navío á sotavento de la línea, no tuvo la buena dicha de cruzar sus disparos con los ingleses, sino que por tan inevitables circunstancias sirvió, con mas visos de justicia que los otros, de blanco seguro á las calumnias con que Mr. Thiérs se ha complacido, al tratar de nuestra Marina en aquella sangrienta jornada. Afortunadamente, para contestar con la faz erguida y la conciencia segura de destruir tan torpe acusacion, solo diré que como el *San Justo*, seis navíos franceses habian caido á sotavento de la línea, no dejando por eso de acreditar el valor de sus tripulaciones; y que en aquel, aunque en corta cantidad tambien se derramó alguna sangre, lo cual no se podrá decir con verdad de todos los navíos franceses que al combate de Trafalgar asistieron.

El *San Justo*, en efecto, se sotaventó considerablemente cuando hubo de verificarse aquella virada que alteró los puestos respectivos de nuestras divisiones antes de comenzarse la pelea: y aunque por todos los medios imaginables pretendió su pundonoroso comandante don Miguel Gaston conducirlo al fuego, solo pudo lograr que á fuerza de bordadas arribase en los últimos momentos sobre el *Príncipe de Asturias*, cuando este se hallaba en eminente peligro de un abordage, y á la par del *Neptune*, francés, despejar la tenebrosa situacion del general de nuestra escuadra. Entonces la tripulacion del *San Justo* quiso poner mano en la lucha con todo el corage que inspira el honor ofendido, siquiera fuese por involuntarias causas; pero la hora del estrago acababa de pasar, y en holocausto á sus deseos solo tuvo el triste consuelo de contar el corto número de siete heridos, causados por los últimos disparos de los buques enemigos que á su presencia se alejaron (2).

El *San Leandro*, no mas afortunado que el anterior en cuanto á la bondad de sus condiciones, fué sin embargo menos maltratado por la fortuna por lo relativo á la parte que le cupo en el combate. Cuando la arriesgada evolucion de virar por redondo para tener á Cádiz bajo el viento, tambien cayó bastante á sotavento de la línea general, y aun dió lugar á que el *Redoutable*, con mejor fortuna, le parase delante en la formacion para acudir en conserva del *Bucentaure*. Con todo: la proximidad del *San Leandro* al punto cardinal del combate, aquel en que ondeaban tres pabellones generales de las tres naciones beligerantes, que fué donde alcanzó el almirante inglés la mas gloriosa muerte, y el francés la mas grande de sus desdichas, le proporcionó la suerte de mezclar sus fuegos en la accion por largos momentos, en los primeros de la pelea, así como despues ingresó de nuevo en el fuego, al verificarse la reunion sobre el *Príncipe de Asturias*, para emprender la retirada. En ambas oca-

(1) *Archivo del departamento de Cartagena. Papeles varios.—Estados generales de la armada.*
(2) Archivo de Marina. *Parte del general Escaño al gobierno despues del combate.*

siones el *San Leandro* alcanzó el resultado de ocho hombres muertos y veinte y dos heridos, con no pocas averías en las jarcias, cabullería y velámen.

Oficioso fuera repetir aquí las hazañas con que se distinguió en la lucha el *Santísima Trinidad* hasta mas allá de lo que exigen las leyes del heroismo. La sangre tan abundantemente derramada durante la batalla, y el funesto destino que cupo al navío á pocas horas de su rendicion, hablan mas alto que todos los argumentos que pudieran hacerse en virtud de los mas minuciosos detalles. Escasamente ningun otro navío en toda la línea tuvo que resistir tan fuertes ataques, ni devolvió tanto daño á sus enemigos. La sangre del general que lo montaba, la del capitan de navío cuyas órdenes obedecia, y la de trescientos trece individuos que muertos ó heridos sufrieron el rigor de la pelea, atestiguó con harta elocuencia el brillante comportamiento de tan heróicos defensores.

En el *Santísima Trinidad* terminaba por vanguardia la division del centro que llevaba á sus órdenes inmediatas el vice-almirante Villeneuve. Cual haya sido en la jornada de Trafalgar la conducta de todos los navíos españoles que á ella pertenecian, manifestado queda dignamente en las narraciones anteriores. En vano la injuria pretende empañar el lustre de los que menos se distinguieron; pues si circunstancias insuperables en la mar los hicieron caer á sotavento de la línea, el pundonor tanto como la valentía que es propia de corazones españoles, les obligó á hacer prodigios para incorporarse en el sangriento destrozo que se estaba verificando, del cual sacó, el que menos, parte suficiente para quedar con honra. Que digan los franceses: que diga Mr. Thiers, si le es posible, igual aserto por lo respectivo á todos sus buques, y verá cuán pronto la narracion de lo ocurrido en la vanguardia concurre á destruir los injustos cargos que á los españoles torpe ha dirigido, y aumenta los quilates del valor de nuestras armas en la comparacion de los hechos que, sino oculta, porque la historia es indestructible, tanto atenua en su narracion, con patriótica indulgencia.

Al trazar con la pluma, el que de historiador francés se precia, los sucesos correspondientes á los navíos de la vanguardia, dice con singular desenfado, como de persona que verdades cuenta. «El *San Agustin*, colocado delante del *Héros*, navío francés, habiendo abandonado su puesto, se hallaba acosado y apresado por los ingleses (1).»

El mayor enemigo de Mr. Thiers no podia haber lanzado á su reputacion de historiador mas terribles acusaciones que las que él mismo se proporciona en el libro que tanta fama le ha conquistado. Para justificar esta verdad, que tanto dice no solo contra el inventor que de fiel cronista se precia, sino contra la general vulgaridad, que así distribuye reputaciones cuanto mas se la deslumbra con atrevidas imágenes, cuyo pedestal es la calumnia, nada puede ser mas elocuente que el parte original del bizarro brigadier que mandaba aquel navío. Pocas veces la conveniencia de un archivo pudiera patentizarse con tan marcada bondad, y el

(1) Thiers. *Historia del Consulado y del Imperio*. Tomo VI, pág. 180 de la traduccion del Sr. D. Antonio Alcalá Galiano.

de la Marina ha prestado esta vez á su institucion el mas alto servicio que pudiera apetecerse. Dice así el parte que el comandante del *San Agustin* dirigió al general Gravina á los treinta y ocho dias despues de la batalla.

«Exmo. Sr.=Las diferentes contusiones, y particularmente las heridas de la cabeza no me permiten sino con mucho trabajo ordenar los varios acontecimientos del combate sostenido en la tarde del 21 del mes pasado sobre el navío *San Agustin* que he tenido el honor de mandar. Formada la escuadra en línea de batalla órden inverso, mura á babor, ocupaba en ella este navío la cabeza del centro de la armada por la proa del *Trinidad*. Una de las columnas en que desplegaron los enemigos se dirigió al medio de la vanguardia, recorriendo desde allí por barlovento hasta la cabeza del centro, que era este navío, en cuyo instante ordené que se rompiese el fuego, que efectivamente se practicó en todas las baterías con serena prontitud y actividad, y á mi parecer con conocido acierto. Duro hasta las dos y media poco mas ó menos, hora en que, habiendo desfilado toda la línea enemiga y atacado el navío *Trinidad*, cortando el centro por aquella parte, y abrumándole sobre manera, mandé pasar la gente á estribor, y por señal del *Trinidad* de arribar y sostenerle en su desventaja, así lo egecuté, dirigiéndome directamente sobre un navío de tres puentes que lo batia por estribor, á quien á las primeras descargas hechas con todo ardor y acierto, rompimos parte de sus vergas: que al fin, rendido el *Trinidad* se emplearon contra el *San Agustin* dos navíos de tres puentes que por babor y estribor lo batian, tomando las aletas y enfilando todas sus baterías, en las que quitaron una porcion de cascabeles á los cañones, á quienes se les contestaba con las miras de popa y algunos cañones de esta parte, pues era preciso además continuar el fuego por un costado contra otros dos navíos de ochenta que por estribor y mura de la misma banda nos acribillaban á metralla. Roto el centro y rendidos algunos buques de él, se replegó el enemigo en número de cinco navíos sobre este, que sostuvo su fuego hasta mas de las cinco y media de la tarde, que fué preciso ceder á tanta superioridad y á dos repetidos abordages, que al tercero ya no pudo oponérseles suficiente gente, por hallarse ocupada en las baterías la poca que restaba, continuando el fuego contra los otros buques que me estrechaban á tiro de pistola.»

«En conclusion, Exmo. Sr.: desarbolado del palo de mesana, faltos los obenques y maniobras, y pasados con multitud de balazos los de mayor y trinquete, desmontados muchos cañones del alcázar y baterías, sus sirvientes disminuidos notablemente, haciendo agua por algunos cañonazos recibidos á su flor, despues de haber apagado el fuego que se suponia en Santa Bárbara y en otros parages, restableciendo el órden que se habia turbado por un poco de tiempo con estos terribles accidentes, con el de hallarnos heridos yo, mi segundo el oficial del alcázar, el comandante de la segunda batería, muerto el de la toldilla, y casi todos heridos y contusos, al fin sin recurso alguno, rodeado de fuerzas tan superiores, y en tan mal estado el buque, se rindió el navío *San Agustin* (pero no la bandera del rey, que tuve la

satisfaccion de defenderla con el palo de mesana en el costado y despues en el agua á cañonazos, hasta que ya no hubo un solo hombre en defensa) á la fuerza, despues de cinco horas y cuarto de combate, para que despues de satisfechos todos los deberes del honor no pereciese sobre el eminente riesgo que amenazaba el estado del buque, tan benemérita tripulacion. Así fué que en aquella misma noche cayeron todos los palos y bauprés, haciendo tal cantidad de agua, que era preciso emplear todas las bombas para su conservacion y flote. Efectivamente: salvada la gente con precipitacion á los buques enemigos, fué quemado el navío, (segun he visto con placer, ya que mi constancia no bastó á librarlo ó sumergirlo en la accion, de que no estuvo muy distante) el dia 29 del pasado por no haberse podido egecutar antes el trasbordo de su equipage, á causa del temporal que sobrevino y aguantó milagrosamente sobre la costa, hasta que nos rescataron las vidas generosamente los enemigos, pues que ya se consideraban perdidas.»

«Acompaño á V. E. adjunta la relacion de los oficiales muertos y heridos en la accion y sus resultas, y aunque no puedo fijar por los accidentes sobrevenidos el número de la tripulacion y guarnicion, aproximadamente, aseguro fueron *ciento ochenta muertos, doscientos heridos* y gran parte contusos. Esto fué lo que se hizo en este navío, y juzgo que no puedo elogiar como debo á todos mis oficiales, sino diciendo sencillamente que todos ellos concurrieron á esta accion respectivamente, con todos sus esfuerzos y empeño recíproco, sin que me hayan dejado nada que desear. A los tres dias me trasbordaron con mi segundo y algunos oficiales al navío de tres puentes el *Dredno*, tratándonos con miramiento, y por Gibraltar llegué á esta ciudad antes de ayer aun no bien restablecido. Es cuanto puedo participar á V. E. acerca de este combate, en que acabó para todos el navío *San Agustin* que mandé. Dios guarde á V. E. muchos años. Cádiz y noviembre 13 de 1805.=Excmo. Sr.=Felipe Cajigal.=Excmo. Sr. don Federico Gravina.»

Despues de leido el anterior documento y haberse justificado por anteriores relatos cuanto en él se consigna por el ilustre gefe que hubo de escribirlo ¿qué resto de crédito puede darse, no ya á los desfigurados hechos que de Trafalgar nos cuenta el publicista francés, pero ni siquiera á la mas verosimil página de cuantos libros ha escrito? El historiador que para llenar las relaciones que ignora, ó para desvirtuar el heroismo que envidia, de tal manera inventa calumnias que mas van á dar contra su reputacion que contra acrisoladas famas, debe soltar la pluma de Herodoto y concretarse á forjar novelas de vano pasatiempo. De otro modo se espone á quedar desairado por el tiempo, que aclara la verdad hasta en las cosas mas dudosas, cuando las afecciones han pasado y los juicios son, como deben ser en la historia, imparciales y rectos.

Un tanto desviado del centro de la pelea, por su destino en la division de vanguardia por la proa del *San Agustin*, el navío español *San Francisco de Asis*, escasamente tuvo ocasion de tomar parte en la

batalla, con tanto mas motivo, cuanto que sus malas propiedades marineras le permitieron con dificultad manejarse en las evoluciones indispensables para acudir al fuego. Con todo: su pundonoroso comandante el capitan de navío don Luis de Flores, hizo cuanto pudo en obsequio á su buena fama; y si no tuvo la gloria de batirse con tantos navíos á la vez como el *San Agustin*, por lo menos le cupo la satisfaccion de mezclar sus fuegos en aquella horrorosa lucha, rindiendo por tributo de nacion cinco vidas al hierro enemigo, y sacando heridos hasta doce hombres mas de su equipage. El navío en su buque y arboladura no sufrió gran detrimento; pero como si los elementos conjurados contra la alianza de franceses y españoles, estuvieran encargados de dar la última mano á la destruccion de su hermosa escuadra, al siguiente dia 22, cuando el *San Francisco* se ocupaba en represar los navíos abandonados por los ingleses, arreciando la tempestad, un golpe de mar fué á estrellarlo contra la playa de Santa Maria.

Por la proa del *Formidable*, que el contra-almirante Dumanoir montaba, tenia lugar en la formacion de la línea nuestro navío denominado el *Rayo*. Avanzado, pues, á larga distancia del punto de ataque de los enemigos, hubo de ser por largo tiempo impasible testigo de las hazañas que en el centro de la armada se estaban obrando. Pero al cabo, cuando los peligros crecieron en derredor de los navios *Santísima Trinidad* y *Bucentaure*, y sobre el palo de mesana de este último se vió la señal de que acudiese al fuego la division que no se batia, el brigadier don Enrique Macdonel, no conformándose con la inaccion del contra-almirante francés, que pudiera atribuirse á cobardía, viró de bordo, y aunque con crecidos trabajos pudo conseguir tomar parte en la pelea. Desgraciadamente su socorro llegó tarde; pero no tanto que dejára de batirse con muerte de cuatro hombres y catorce heridos, y de quedar desarbolado de algunos palos. Su destino ulterior, por mas que de la accion pudo salir en conserva con los navíos que se agruparon al rededor del *Príncipe de Asturias*, no fué mas ventajoso que el del *San Francisco*, puesto que mientras al siguiente dia este dejaba de ser sobre las playas de Santa María, el *Rayo* sufria la consumacion de semejante destino contra Torres Cabroneras de Arenas Gordas.

Réstame solo, para terminar los detalles de cada navío español en la sangrienta página de Trafalgar, hacer mencion del *Neptuno* que el bravo don Cayetano Valdés tuvo á sus órdenes. Formando el primero de la línea en la prolongada estension que esta habia tomado, no le fué permitido comenzar el fuego tan pronto como su valerosa impaciencia le aconsejaba. Sujeto á las órdenes del fatal Dumanoir, si hubiera corrido al fuego desde los primeros disparos se esponia, con razon, á los gravísimos cargos de la indisciplina. Ardia, sin embargo, el gefe español en deseos de correr á la lucha; mas como los valientes dudan pocas veces del pundonor de cuantos les rodean, ni remotamente pudo ocurrirle la idea de que Dumanoir tratára de esquivar lo que Valdés tanto deseaba, y sumiso esperó la acometida de las fuerzas unidas de la vanguardia, contra los navíos ingleses que tanta superioridad tenian en el centro de la línea. ¡Vana esperanza! El contra-almirante francés dió

algunas bordadas, con efecto, cuando la voz de acudir al fuego se hizo general entre cuantos le obedecian; pero de repente se puso á la cabeza de los seis navíos que estaban á sus órdenes, y navegó á un largo decididamente para abandonar el mar de la batalla. Entonces la heróica sangre del ilustre Valdés no pudo sufrir la mancha con que tan feo proceder iba á enturbiarla, y quiso brotar á torrentes por cien heridas conquistadas en la pelea, antes que circular íntegra por los vasos que las sustentaban. En vano el contra-almirante francés izó la señal de retirada; de los seis navíos cuatro continuaron con rumbo á la mar para huir de la pelea; mas el *Neptuno* viró de bordo á par del *Intrépide*, cuyo valeroso capitan Infernet tampoco pudo tolerar la afrenta que su calidad de subalterno le imponia.

Unidos el *Intrépide* y el *Neptuno* se lanzaron como rayos en el centro del combate; pero agotadas ya las fuerzas del *Trinidad* y del *Bucentaure*, á cuyo socorro fueron, su presencia ya no sirvió mas que para aumentar el número de las víctimas, porque al cabo aquellos no eran mas que dos navíos, y los ingleses tenian allí apelotonada toda la division que habia conducido Nelsson. Si en vez de tan corto refuerzo hubiesen acudido á la accion en buena ordenanza los seis navíos intactos que Dumanoir tenia á sus órdenes antes de marcar decididamente su deshonrosa fuga, cuando todavía los fuegos del *Bucentaure* se hacian sentir de sus enemigos: el *Trinidad* sacudia con violencia sus terribles disparos: el *San Agustin* luchaba animoso contra múltiples fuerzas, y los *San Justo, San Leandro*, *San Francisco* y *Rayo* practicaban los mayores trabajos para introducirse en la pelea ¿quién duda que la faz de esta se habria cambiado completamente? Pero no sucedió así, y primero el *Bucentaure*, luego el *Trinidad* y mas tarde el *San Agustin* se vieron forzados á rendir su pabellon, cuya desgracia cupo igualmente á los dos navíos que de la vanguardia acudieron á socorrerlos. Afortunadamente para el concepto de Valdés, todos los esfuerzos de los ingleses no pudieron impedir que el *Neptuno* de su mando se apartase de los vencedores, para irse á perder con el *San Francisco* en la costa de Santa María; fin harto mas glorioso que el de servir á enemigas gentes, ostentando como propia la divisa á que habia sucumbido sobre el campo de batalla.

Las pérdidas en el *Neptuno* fueron de muy notable consideracion; si se tiene presente la ya avanzada hora á que el mencionado navío tuvo ocasion de venir al fuego, ó si otra cosa pudiera haber sucedido, considerando la parte que le cupo en los hechos gloriosos de aquella jornada. Tan pronto como su presencia se hizo notar sobre el centro de la pelea en defensa del *Trinidad*, se le interpusieron el *Spartiat* y el *Minotaur;* pero los esfuerzos de estos navíos hubieran sido escasos contra la decision del valeroso español, si á multiplicar sus fuegos no acudieran tambien otros dos enemigos que al cabo marcaron decididamente el éxito de tan desigual combate.

El brigadier Valdés y su segundo comandante, gravemente heridos, lo mismo que otros cuatro oficiales y cuarenta y un individuos inferiores, mas dos oficiales y cuarenta de tropa y marinería muertos,

fueron el total de aquellas por lo respectivo á personas. El buque, durante el combate, habia sufrido tales averías que, sin duda por ellas, tuvo la gloria de perecer en el Océano cuando ya no pudo ostentar la bandera española.

En suma: todos los navíos españoles, con mas ó menos fortuna, concurrieron á sellar con la sangre de sus tripulaciones su presencia en el combate, por lo cual ni de cobardes merecieron la injusta nota con que la calumnia hubo de apostrofarlos, ni de imperitos dieron pruebas los entendidos gefes que, luchando contra todas las desventajas de la mar y del viento, supieron introducir mas ó menos pronto en la pelea algunos buques de muy difícil gobierno. A tales causas se debió, con la pérdida de nuestra escuadra, la mas gloriosa salvacion de nuestra honra, atestiguada en las playas por las alteradas olas del Océano, que en muchos dias no dejaron de devolver á la tierra, su elemento natural, multitud de cadáveres de amigos y contrarios.

El resultado general de la batalla por lo relativo á la Marina española, fué sin duda de los mas sensibles que cuentan las historias en combates navales. Solo de muertes ocurridas ya en el mar de la pelea ó de sus resultas, lloró nuestra heróica nacion la del ilustre general don Federico Gravina, cuya herida, que al pronto no ofreciera graves cuidados, habia sido no obstante tan mortífera como la de Nelsson: la de los insignes brigadieres don Dionisio Alcalá Galiano y don Cosme Damian Churruca, del capitan de navío don Francisco Alcedo: de los de fragata don Francisco de Moyna y don Antonio Castaños: de los tenientes de navío don Jacinto Guiral, don Agustin Monzon, don Ramon Amaya, don Juan Gonzalez Cisniega, don Joaquin de Salas, don Juan Matute y don Juan José Donesteve: de los tenientes de fragata don Pedro Moriano, don Martin de Uria, don Rafael Bobadilla y don José Rosso: de los alfereces de navío don Ramon Echagüe, don Cayetano Picado, don Luis Perez del Camino y don Juan de Medina: de los alfereces de fragata don Benito Bermudez de Castro, don Diego del Castillo, don Miguel García y don Aniceto Perez, y de los guardias-marinas don Gerónimo Salas, don Manuel Briones y don Antonio Bobadilla y Eslaba, con mas de mil hombres de tropa y marinería (1).

Además, de la infantería y artillería del ejército con que se habian reforzado los incompletos equipages de los buques, tambien perecieron en la accion el teniente coronel, capitan de granaderos del regimiento de Córdoba don José Graulle; los capitanes del de la Corona don Agustin Moriano y don Bernardo Corral: los tenientes de Córdoba don Juan Justiniani y don Miguel Vivaldo: el teniente de artillería don Miguel Cebrian y el alferez del propio cuerpo don Cárlos Belorado.

Heridos tuvo la escuadra española catorce gefes, á saber: el teniente general don Ignacio María de Alava; los gefes de escuadra don Antonio de Escaño y don Baltasar Hidalgo de Cisneros: los brigadieres don Ca-

(1) Durante la pelea murieron 1022 hombres entre todas las clases; pero de resultas de las heridas fallecieron otros muchos en los hospitales de Cádiz, así como tambien sucumbió en los naufragios que se siguieron á la batalla, gran cantidad de oficiales y gente de las clases inferiores.

yetano Valdés, don Francisco Javier Uriarte, don Felipe Jado Cajigal, y don José de Vargas: los capitanes de navío don José Gardoqui, don Teodoro Argumosa, don Antonio Pareja, don Ignacio Olaeta y don Tomás Romery, y los capitanes de fragata don Joaquin Somoza y don José Brandariz, mas otros treinta y nueve oficiales y guardias-marinas, cinco oficiales del ejército y sobre mil y trescientos hombres de las demás clases (1).

De los quince navíos españoles que salieron al combate, se perdieron *Bahama*, *San Ildefonso* y *San Juan Nepomuceno* apresados por los enemigos; *Trinidad*, *San Agustin* y *Argonauta* que se fueron á pique, y los nombrados *Rayo*, *Neptuno*, *Monarca* y *San Francisco de Asis* perdidos á consecuencia del temporal en las costas inmediatas al mar de la pelea. Salváronse pues, únicamente el *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana*, *Montañes*, *San Leandro* y *San Justo;* pero algunos tan estropeados en su buque y arboladura que, á pesar de la esclusiva atencion que merecieron inmediatamente en el arsenal de la Carraca, no se hallaron en disposicion de salir á la mar sino despues de pasado mucho tiempo.

Injusto fuera si, por represalia ó torpe imitacion, negara á los valientes franceses que en Trafalgar cumplieron sus deberes el justo tributo de admiracion que los héroes alcanzan aun en los sucesos de mas escasa fortuna. La gloria que allí cupo á cuantos pelearon se repartió por igual entre las tres naciones cuyos pabellones ondeaban en tan terrible pelea, y la virtud del heroismo no fué menos admirada por que la acompañase la mala direccion y la desdicha.

Todos los navíos franceses, á escepcion de los cuatro que con Dumanoir huyeron de la batalla, tomaron en la lucha una parte muy digna de los mejores tiempos de su marina. Porque este libro mas tiende á servir de propia defensa, cimentada sobre la rígida verdad, que á ser panegírico general de cuantos en Trafalgar se cubrieron de gloria, no me parece oportuno y mucho menos indispensable consignar detalladamente los hechos sublimes de cada navío de nuestros aliados: bástanos reconocer su concurrencia á la batalla, la serenidad imperturbable de sus tripulaciones al ser acometida nuestra línea, y su heróica abnegacion en la defensa ó en la muerte. Muchos bizarros gefes y no pocos oficiales, marineros y soldados alcanzaron gloriosa tumba sobre el mar de la pelea: el contra-almirante Magon y los capitanes de navío Boudouin, Courrége, Comas, Paulain, Newport, y Letourneur, grabaron sus nombres en la cumbre de la inmortalidad, pereciendo allí con encendido entusiasmo, y su destino siguieron sobre cuatro mil hombres entre la batalla y los naufragios. Multitud de oficiales y soldados heridos sellaron tambien con su sangre su heróico comportamiento, y nueve de los catorce navíos que al

(1) Aunque bien pudiera consignar aquí los nombres respetables de todos los oficiales que alcanzaron honrosas cicatrices en el combate de Trafalgar, como lo hice tratándose de los que allí perecieron luchando, me ha parecido conveniente suprimir tan largo catálogo, no solo porque todos ellos ó la mayor parte continuaron en adelante prestando servicios no menos brillantes en la Armada, que la historia ha de consignar á su tiempo, sino tambien porque es de justicia dejar de relieve y fuera de toda confusion los de aquellos otros que, con menos fortuna, pero mayor gloria, terminaron su carrera en aquella sangrienta jornada.

combate asistieron, eliminados del número de los franceses, los cuatro fugitivos de la division de vanguardia, tambien fueron despojo elocuente del fragor de la batalla ó de las desencadenadas iras que la siguiente tempestad agitaron. Llevados por el enemigo fueron los navíos *Swift Sure* é *Intrepide*, volados ó á pique en la batalla *Achile Fougueux* y *Formidable*: y lanzados contra las inmediatas costas, algunos despues de rendidos, *Bucentaure, Indomptable*, *Berwich* y *Aigle*.

Los que en la pelea sucumbieron todos son dignos de especial memoria: el entusiasmo de sus tripulaciones los condujo á luchar; y el heroismo los arrastró á la muerte. En particular el *Fougueux*, cuya mencion queda hecha tratándose del *Monarca* español, se le vió optar por la completa destruccion cuando le fué preguntado á su comandante si queria ser volado ó echado á pique, ya que á rendirse no se conformaba; de su equipage, al parecer, no se recogieron mas que nueve hombres (1).

El *Achiles*, no menos animosamente tripulado, tambien dejó memoria muy levantada de sus últimos momentos. Peleando al lado del *Príncipe de Asturias*, resistia con heróica virtud los esfuerzos de triplicado número que le batia por todos costados. Muerto su comandante Newport, y corriendo igual destino ó bien heridos casi todos los demas oficiales del buque, recayó el mando en un alférez de navio, cuando en una batería de éste se habia prendido un fuego activo que amenazaba devorarlo. La tripulacion, sin embargo, continuó haciendo disparos á sus enemigos; pero estos, por un acto de humanidad bien entendida y justa, en virtud de tanto heroismo se apartaron de la pelea, y enviaron apresuradamente lanchas y botes para recoger la gente del *Achiles* que quisiera salvarse. El terrible alférez encargado del navio francés rechazó con orgullo la generosidad de sus enemigos, y la mas espantosa esplosion lo sepultó poco despues con todos sus heróicos compañeros entre los pedazos ardientes de su volado bastimento.

Donde se obraban por los menos afortunados tantos prodigios de heroismo, no podia menos el enemigo de contar entre sí muy considerables pérdidas: que al cabo las víctimas de una y otra parte se nivelan en su número cuando es disputada la victoria. Así fué que los ingleses perdieron sobre el mar de la batalla cinco navios idos á pique á saber: *Britannia*, *Royal*, *Soverain-Prince*, *Neptune*, y *Spartiat*, y mas tarde, por consecuencia del temporal, otros dos, *Donnegal* y *Orion*, que desarbolados fueron á perderse en la costa de Africa. Otro varado á pique en la playa de Santa María, y dos á que sus mismos poseedores pegaron fuego por el estado de inutilidad absoluta en que habian quedado despues de la batalla. El número de muertos y heridos que allí tuvieron los ingleses tampoco bajó de tres mil hombres, bien que á su orgullo de vencedores no fuere dado por entonces publicarlo (2). Pero si el resultado en este concepto, teniendo en cuenta sobre todo las leyes

(1) Don Manuel Vicente Ferrer: *Apuntes sobre el combate de Cabo Trafalgar.*

(2) En una *Gaceta estraordinaria de Gibraltar del jueves 24 de octubre de* 1805 que tengo á la vista, se dice que *fueron muchos* los ingleses muertos y heridos; pero no ponen cuántos. El *Morning Chronicle* del 2 de diciembre dice un total de 1663 mas 158 ahogados. Posteriores noticias justificaron que aquellos números se apartaban de la verdad muy considerablemente.

de la humanidad que hasta cierto punto reprueban la satisfaccion del número, se ha de calcular por la calidad de las víctimas, no hay duda que los ingleses, teniendo que lamentar la desgracia de su almirante en gefe, padecieron harta mayor pérdida que los franceses y no menor que los españoles. Con efecto: la muerte moral que mas tarde produjo el fin trágico de Villeneuve, no pudiera compararse jamás con la pérdida de los muy altos servicios que todavia á la Gran Bretaña hubiera podido prestar el primer caudillo de las modernas armadas. Por el contrario, la defuncion de Gravina, cuando tantas dotes de ciencia y de milicia naval poseia, en los momentos decadentes de la Marina española, fué un golpe de muerte capaz de nivelarse con la desgracia de Nelsson su enemigo. Uno y otro brillaban como astros puros de sus escuadras respectivas, y no hay duda que ambos hubieran sido muy dignos competidores. El crédito de sus servicios los reunió en Trafalgar con muy escasa diferencia de condiciones de mando. La fortuna que los conocia enlazó sus nombres orlados de gloria, dando á los dos un mismo orígen de su muerte. Cuando la batalla de Trafalgar no hubiera sido digna de la triste celebridad que goza en la historia por sus sangrientos resultados, indudablemente bastarian para inmortalizarla en los anales marítimos del mundo las muertes de Nelsson y Gravina. Desgraciadamente para la humanidad, tan subidos nombres debian arrastrar y arrastraron en pos de sí muchas y muy heróicas víctimas; y asi fué que, valiéndonos de la feliz inspiracion de un veterano que allí estuvo, el mar de la batalla que antes de comenzarse la lucha parecia la mas hermosa poblacion que pudiera imaginar la fantasía, á las cinco de la tarde del 21 no era mas que un terrible cementerio sembrado de cadáveres y cubierto de destrozos (1).

Funesto resultado fué por cierto aquel de una imprudente resolucion y de mas indisculpables movimientos. Todos los comentadores de la batalla se decidieron en sus juicios á echar la mayor parte de la culpa de la derrota padecida allí por la escuadra combinada á su general en gefe. Algunos ingleses, para mas honrar la memoria de sus compatriotas, dan las causas á mejor fortuna cimentada sobre el mayor arrojo y esmerado gobierno de la escuadra de Nelsson, suponiendo que siempre el resultado hubiera sido el mismo cualesquiera que fuesen las disposiciones tomadas por nuestros generales. Pero estos mismos á quienes arrastra la pasion harto mas que la filosofía de la historia, no pueden menos de conceder á sus vencidos los mayores tributos de admiracion y respeto por su heróico comportamiento (2). Aun en los momentos mismos del combate, cuando hablan el orgullo á los sentidos intelectuales y los resultados á la vista, haciendo muy inferior cuanto á la desdicha sucumbe, los ingleses publicaron muy alto la gloria adquirida en la lucha por los mismos que se rindieron, haciendo lenguas del valor español como de prenda de gran valía. Solo Mr. Thiers se esmeró en detractar á las ilustres víctimas que allí perecieron, como si la

(1) D. Clemente Grima: *Relacion de la memorable jornada de Trafalgar*, ms.
(2) Asi consta de los partes oficiales que se insertaron en las *Gacetas* de la época, tanto en Inglaterra como en España.

gloria del que sucumbe peleando pudiera eclipsarse ante la baja calumnia de un autor apasionado. Es verdad que el publicista francés, sobradamente parcial y apasionado de cuanto á los suyos toca, necesitaba disculpar la impericia de un general, la terquedad de un ministro y la inconcebible tolerancia del gran génio de la época, y para ello no halló mejor camino que el de la injuria contra los valientes que con sus compatriotas se hermanaron en aquella contienda. Supuso á no dudar que en su apoyo para fascinar á los que de historia se ocupan, acudirian las frívolas ideas que de nuestro verdadero estado de civilizacion y adelantos se tienen comunmente en las naciones ilustradas, sostenidas aquellas por interesadas ó vendidas relaciones de mas frívolos ó menos justos escritores; pero ignoraba que la verdad es eterna, y contó sobradamente y fuera de razon con la proverbial indolencia de los españoles.

El tiempo todo lo esclarece, y la razon al cabo acepta la verdad donde quiera que la encuentra. Harto mas meritorio hubiera sido para el escritor francés seguir las huellas de otros escritores mas inteligentes en la cuestion que se ventila, y dar á cada uno la gloria ó la culpa que le tocó en la fatal pero heróica jornada. Es verdad que entonces, no teniendo á la mano el jugo de nuestros archivos, ningun cargo tendria que hacer á los españoles, y quedando en pié la derrota, toda pesaría sobre la nulidad de Villeneuve y contra la fuga de los cuatro navios franceses.

La España mas generosa facilita á sus detractores mejores datos para combatirla por lo respectivo al combate del 21 de octubre; el general D. Antonio de Escaño, de acreditada inteligencia y no menos valiente en las ocasiones, como allí supo demostrarlo (1), consignó en papel de su mano escrito las consideraciones que su razon le sugirió con respecto al resultado de la batalla. Tal vez de ellas pueda sacar el publicista francés armas bien templadas para acometernos; pero nosotros no vacilamos en dárselas, porque sus golpes, si pueden herir nues tra entonces amenazada decadencia, por ningun concepto podrán afec tar á nuestra honra.

«La escuadra combinada, dice Escaño debió esperar al enemigo en una línea bien formada cerrada y un andar regular en proporcion del viento, y prevenido el general que no fuese atacado de maniobrar sin retardo para doblar bien á los enemigos (2). Pero el general en gefe dió importancia á que la línea fuese la natural y no la accidental, y en lugar de virar al amanecer la vuelta del N. N. O., para que se diese el combate mas inmediato á la bahía de Cádiz y restablecer el órden en su línea de batalla de babor, no haciendo mas alteraciones que la colo-

(1) El mencionado general fué herido de un astillazo en una pierna con tan mala fortuna que apenas podia tenerse; pero esto no impidió para que por largo tiempo permaneciese en su puesto contra las instancias de cuantos le rodeaban, que veian cómo la sangre rebosaba por la campana de la bota, hasta que acometido de vómitos y desmayos por la mucha que iba perdiendo, fué bajado á la cámara sin sentido.

(2) Con semejante prevencion y la conservacion de la escuadra de reserva, si el plan de Nelsson no hubiera variado, ó algun accidente imprevisto y fuera de lo regular no trasternarse los accidentes naturales de la lucha, la accion de hubiera ganado sin duda alguna por la armada combinada.

cacion de gefes en los puntos convenientes, se empleó mucho tiempo en colocar los navíos en unos puestos que aun no conocian, pues despues de la salida del puerto no hubo lugar de advertir el andar respectivo de cada buque ni de hacer las enmiendas de estiva y de aparejo que conviene para que anden y gobiernen bien, circunstancias que, conocidas, hacen preferible el órden natural; tiempo que se necesitaba para formar bien la línea, para ponerla en andar regular de modo que, teniendo movimiento de rotacion, pudiese usar de sus fuegos, y no en facha como se hallaron casi todos los navios, para no apelotonarse, lo que fué causa de que aquellos á quienes se dirigieron los enemigos para cortar la línea, no pudieron batirlos hasta que estuvieron por sus costados; tiempo necesario para poder hacer á los generales y capitanes las prevenciones que parecian oportunas para el buen éxito de la accion, pues ningunas se habian hecho, como parece regular, á la salida á la mar con conocimiento de la proximidad de los enemigos.»

«Cometido el primer yerro de no tomar la mura á babor y restablecer el órden luego que amaneció, cuando se viró debió restablecerse la línea arribando todos los navios, como está prevenido en los restablecimientos, alargándose el viento, las fragatas debieron señalar los pelotones, para que los buques inmediatos maniobrasen para alinearlos, y en el acto del combate debian haber estado mas próximas para facilitar remolques y comunicar órdenes y noticias.»

«Al fin el enemigo cae sobre esta línea mal formada, en facha y casi toda inmóvil, y ataca muy de cerca atravesando por los parages que se le proporciona, maniobrando los unos en sosten de los otros con el mayor acierto y prontitud, manifestando su facilidad de maniobrar, en cuya clase debian tener la superioridad que les proporcionaba su ejercitada práctica marinera, contra unos buques que no la tenian, y mareada parte de la tripulacion.»

«Nada es mas marinero y militar que el que una escuadra que está muy de barlovento de otra para cazar sobre ella forme columnas que desplieguen al tiro de los enemigos, formando una línea que entre en el fuego haciendo tanto ó mas daño como pueden causarle aquellos; pero el almirante Nelsson no desplegó sus columnas al tiro de la línea, cayó sobre ella para batir á tiro de pistola, y atravesando, para reducir la batalla á combates particulares. Esta maniobra creo que no tendrá muchos imitadores (1). En dos escuadras igualmente marineras, la que ataque en esta forma debe ser derrotada. Para que no haya sucedido asi el dia 21 de octubre, ha sido preciso que la combinada estuviese mal formada y en facha, como queda dicho, y que en ella hubiese, además de lo referido, otras faltas esenciales relativas á la maniobra y marinería.»

«Los oficiales de guerra, tanto de Marina como de ejército, los oficiales mayores, toda la tropa de infantería y la de artillería se han

(1) Con efecto: el órden de ataque emprendido por las columnas inglesas en Trafalgar no tiene otra justificacion que la victoria; pero si se atiende á que ésta se debió, mas que á la pericia del enemigo, á la inactividad de nuestras fuerzas por falta de órden y prevision en la cabeza, y á la vergonzosa fuga de Dumanoir cuando Villeneuve, por el peligro personal en que estaba, dió muestras de vida, tendremos la seguridad antes indicada de que los ingleses debieron ser destrozados en aquel famoso combate.

portado con la mayor bizarría: las baterías han estado bien servidas: los fuegos se han hecho con órden: la cartuchería fué conducida con método. Solo cabe servirse mejor la artillería cuando su montage y útiles están en el estado de perfeccion en que la tienen los enemigos. Pero no podemos decir lo mismo ni de las maniobras ni de los marineros: la de combate, como brazas, y otros cabos de mucha importancia en estos casos, es necesario que sea segun los modelos que hay en los arsenales, y que aun no son de reglamento en los buques, y la marinería que sea mas militar y ejercitada.»

«Esta se debe considerar dividida en tres clases: matriculados, voluntarios y gente de levas y presidio. Los matriculados es gente honrada, pero la mayor parte de ellos son pescadores que no han navegado en buques de cruz. Entre los voluntarios hay buenos marinos, pero en lo general es gente que no conoce disciplina, sin hogar conocido, sin amor al servicio y sin el entusiasmo que tienen los cuerpos organizados. La mayor parte de la gente de leva es perjudicial á bordo por la falta de sargentos y cabos: es difícil que pueda disciplinarse como la tropa; se exime cuanto puede de todo trabajo, y particularmente el de por alto, que no puede hacer sin riesgo de caerse, y hace confundir con ella á los matriculados y á los buenos marineros; de modo que no se puede decir que han cumplido bien, pues cuando menos se puede decir que han maniobrado con mucho retardo (1), y que han reparado muy pocas averías como es preciso en combate. La clase de contramaestres y guardianes tambien se debe considerar endeble: la falta de navegar y la repugnancia que tienen muchos buenos hombres de mar á entrar en aquel servicio, la han hecho decaer de algunos años á esta parte, cuando es la mas necesaria á bordo de los navíos (2). Sin embargo, la que estaba embarcada en la escuadra ha cumplido con la obligacion de mantener sus puestos (3), pero sin la energía que dan la inteligencia y la práctica de haberse visto en otros combates y descalabros por temporales (4).»

«Los navíos no pueden ser mejores; tal vez un sistema de arboladuras mas pequeñas los haria menos espuestos á averías en malos tiempos y en combates, y alguna mas abertura en portas haria mas útil el uso de la artillería; pero en lo que están muy mal es en bombas: los na-

(1) Todo cuanto va diciendo en sus observaciones el general Escaño viene en apoyo del juicio crítico que yo he consignado en la introduccion de este libro al tratar de nuestra gente de mar en los primeros años del presente siglo: de manera que las inculpaciones que aparecen en contra de la gente de leva no se refieren al individuo y sí únicamente á la índole especial de la institucion que por pestes y otras causas ya dichas se encontraba algo decadente.

(2) La repugnancia no provenia de la falta de aficion á la mar y sí únicamente del abandono en que iba echando la administracion rentística del pais á todas las clases que vivian del Estado.

(3) Cuando se considera la parte que tuvo cada navío en el combate y se leen estas reflexiones dictadas con toda la madurez de la inteligencia, imposible parece que nuestros marineros hayan hecho tanto teniendo en cuenta sus defectos. Sin embargo, nada es mas positivo que lo dicho en las páginas anteriores respecto de la accion, ni tampoco mas exacto que lo que dice el general Escaño en lo del estado de nuestra marinería; de donde resulta por buena consecuencia que nadie hubiera obrado mejor en Trafalgar que lo hicieron los marineros españoles.

(4) La relacion no puede ser mas imparcial; pero no era culpa de nuestra gente de mar su falta de inteligencia y práctica por no haberse visto hasta entonces en combates y naufragios.

vios *Trinidad*, *Argonauta*, *San Agustin*, y *otros franceses* se han ido á pique por falta de tenerlas buenas (1). Yo estoy persuadido de que si los ingleses no hubieran adoptado en su armada las de doble émbolo, inventadas el año de 1793, muchos de sus buques se hubieran ido á pique en el combate con el temporal que se siguió á él. El navio *Santa Ana* quedó seguramente mas destrozado que el *Argonauta*, y por llevar una bomba de las perfeccionadas en este arsenal juzga el general Alava que no se fué á pique dicho navio, y lo mismo opina el gefe de escuadra D. Cayetano Valdés, porque tenia el *Neptuno* dos bombas de doble émbolo que para prueba se le pusieron en el Ferrol (2).»

Muchas mas consideraciones que las anotadas en sus lugares respectivos se agolpan á la mente tras de la lectura del anterior documento, dictado por las observaciones mas exactas que pudieran hacerse en los instantes mismos de la batalla; pero todas ellas no habian de caminar á otro fin que á probar, cuando menos, la igualdad que existia entre nuestra Marina y la Francesa cuando se comenzó la guerra que produjo el sangriento drama de Trafalgar, salvando, por supuesto, la cuestion científica de náutica y milicia que tanto se inclinaba en favor de los españoles; mas habiendo demostrado ya en diversas páginas de esta obra con irrecusables comprobantes el verdadero estado de nuestras escuadras, poco me resta que añadir á lo que ya dejo consignado.

Si en Trafalgar hubo, con efecto, navios españoles que cayeron á sotavento de la línea, no los hubo que dejáran de batirse: de los franceses tambien en mayor número se sotaventaron; y, lo que es mas bochornoso, huyeron del mar de batalla antes de entrar en fuego cuatro de sus mejores y mas poderosos bastimentos, en tanto que los españoles mas inferiores concurrian á despedazarse.

Estos, y no otro alguno, son los verdaderos cargos que del combate naval pueden hacerse á los que allí lucharon; porque la circunstancia de no conservar su puesto en la línea tratándose de honradas gentes depende por lo regular de las cualidades de los buques, y éstas no pueden ser siempre unas mismas ni aun en la Marina mejor organizada.

Los mismos ingleses, aun en el estado superior que les concedemos, no iban á la sazon tan adelante de nosotros que dejáran en semejante posicion de sufrir los mismos percances. Sin duda su marinería estaba mas adiestrada y era mas numerosa: los artilleros á fuerza de

(1) Si con efecto, *los navíos no podian ser mejores*, como afirma el general Escaño: si no cabe duda que la moderna arquitectura naval se adoptó en España con mucha anterioridad al combate de Trafalgar; si como los navíos españoles *otros franceses* se fueron á pique por falta de buenas bombas ¿en qué funda Mr. Thiers su indiscreto aserto cuando dice que la escuadra combinada no tenia mas que cuatro navíos de tres puentes *desgraciadamente españoles; esto es, menos capaces de hacer que su superioridad fuese de provecho*? (Thiers: *Historia del Consulado y del Imperio*, tomo VI, pág. 151).

(2) De este documento, que es irrecusable, consta que ya en el arsenal de la Carraca se perfeccionaban las bombas con arreglo á la invencion inglesa de 1793, y que en el Ferrol se construian. Nada consta semejante con relacion á los navíos de la Francia; y aunque en ello nada hay estraño pues harto mas tardaron ingleses y franceses en generalizar las bombas de metal inventadas en el siglo XVI por Diego de Rivero, sorprende que se dirijan cargos á las condiciones de nuestros buques de parte de la nacion que, en todo lo concerniente á marina, iba muy rezagada de la nuestra.

ejercicios manejaban con mayor rapidez los cañones; pero de estas mejoras eran muy susceptibles las escuadras franco-españolas y eran muy escasas las que de otro género poseian los ingleses que nosotros á la vez no poseyésemos.

Un escritor poco sospechoso por la índole de amarga censura que respira en todo su discurso contra cuanto nos pertenece: el mismo que defendió harto desorientado ó sobradamente generoso, la retirada de Dumanoir con sus cuatro navios cuando mas falta hacia en la pelea, dice reasumiendo y sacando de sus observaciones el fruto á que aspira las siguientes palabras: «Es cierto: la Marina española ha estado dormida (1); pero su dispertar tambien sería terrible, y aunque parezca una paradoxa es ella de tan superior calidad, que con todos sus defectos y en el estado en que se halla, debe ser todavía para los que la conocen á fondo una Marina muy temible, no ciertamente por lo que ha hecho ni lo que hace, pero lo que es capaz de hacer pues se compone de partes tan escelentes cuales no se encuentran en ninguna otra (2).»

Para proceder con imparcialidad en cuanto al juicio crítico de las tres armadas bien poco habria que reprobar de lo que en el anterior párrafo nos favorece. La marina inglesa, segun la espresion del mismo autor, no iba delante de las otras dos mas que medio paso: cualquiera de ella que hubiera dado un paso entero la hubiera dejado rezagada: por desdicha la francesa no podia avanzar por el estado especial de su nacion que acababa de privarla de los mejores oficiales, y la española carecia de brazos prácticos cuanto abundaba en superiores talentos. Asi fué que poseyendo los ingleses á la vez cada una de las condiciones que á sus rivales faltaban, y mejorándose notablemente despues de aquel combate desdichado, en tanto que las otras decaian pudo continuar progresando lo mismo en la parte material que en la científica, y sin obstáculos de ningun género, asegurar en su nebulosa frente la diadema de los mares.

(1) El autor de la Memoria no habia seguido paso á paso las huellas de nuestra Marina en el pasado siglo, que si lo hubiera hecho seguramente no diria lo del sueño.
(2) *Exámen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805 entre la escuadra combinada de España y Francia y la de Inglaterra.* Por un oficial de marina. ms.

CONCLUSION.

Fondean en Rota las reliquias de la armada vencida.—Terrible tempestad que sucede al combate, y destrozos que causa en buques de las tres naciones.—Socorros que prestan los españoles á amigos y contrarios.—Comunicaciones y acuerdos entre ingleses y españoles: devolucion espontánea de heridos y prisioneros.—Carácter de la batalla de Trafalgar.—Trascendencia de su resultado en el sistema político de toda Europa.—Cuáles fueron los males que reportó á España.—Consideraciones generales respecto de la guerra con franceses.—Total decadencia de la nacion española.—Inoportunidad de las calumnias que Mr. Thiers ha inventado contra nuestra Marina.—Seguridad que existia para destruirlas.—Fin de la obra.

Cuando la terrible esplosion del navío francés denominado *Achiles*, y un fuerte golpe de mar pusieron fin al sangriento drama en que habian tronado con horroroso estruendo cerca de cinco mil cañones (1), las fuerzas hispano-francesas que agrupado se habian al rededor del *Príncipe de Asturias*, hicieron rumbo hácia la inmediata costa, y anclaron en la propia noche, no sin grande y peligroso trabajo, sobre el fondeadero de Rota (2).

Pero la tempestad que habia rugido amenazadora en los postreros momentos del combate; aquella que los mas esperimentados capitanes de nuestra Marina habian predicho muchos dias antes de salir á la mar, y que Villeneuve no supo ó no quiso entender oportunamente, comenzó á desatar sus iras durante la terrible noche de tan sangriento reposo; y al amanecer del 22 era tan recia, que ni siquiera los peces estaban seguros en el desencadenado elemento que les da vida.

Semejante contratiempo, despues de las escenas desoladoras que en la tarde anterior se habian representado, hubiérase creido en mas su-

(1) Componian el total de cañones de los que al combate asistieron cinco mil ochenta y cuatro á saber: mil trescientos veinte y seis españoles *(Estado hecho por el general Gravina á 20 de octubre):* mil quinientos noventa y cuatro franceses (Chuserain: *Marine francaise*, tomo I,) y dos mil ciento sesenta y cuatro ingleses; pero de este número hay que rebajar los que montaban los cuatro navíos franceses huidos y los que correspondiesen á los buques menores de ambas armadas.

(2) Archivo de la Secretaría de Marina: *Parte del general Escaño fecho en Cádiz á 17 de diciembre de 1805.*

persticiosas edades la cólera divina sublevada contra las tendencias feroces de muerte y destruccion que á los hombres animan. Pero si hemos de sujetarnos á las leyes físicas de la naturaleza, que ponen de manifiesto á la inteligencia ciertas señales características de un porvenir inmutable, la tempestad conocida con anterioridad no pudo considerarse mas que como el complemento de las desgracias que se habian multiplicado durante las sangrientas horas de la pelea.

A tal percance sujetos en igual escala vencidos y vencedores, se siguió por natural consecuencia en la mar el desórden mas completo. Ni los buques que desmantelados y á remolque conducian prisioneros los enemigos, ni los propios cuyas averías tampoco les permitian gobernar por sí solos, ni siquiera los que con mediano aparejo hubieran podido en menos deshecho temporal navegar muchas leguas sin necesidad de recorrida, pudieron resistir á las condiciones impuestas por la naturaleza en aquel estremo. Los buques que daban remolque en su mayor parte tuvieron que picar los cabos para atender con mas desembarazo á la conservacion propia; y de los que á su fortuna quedaron sujetos en el mal estado que tenian, muy pocos dejaron de varar ó estrellarse en las costas inmediatas, á donde el temporal los fué arrojando.

Semejantes desoladoras escenas tristemente consideradas por cuantos habian alcanzado alguna seguridad sobre el Placer de Rota, no pudieron menos de desarrollar en nuestros capitanes los mas generosos sentimientos, de que ya se hallaban poseidos; y en su virtud el general Escaño, que mas se cuidaba de los peligros agenos que de sus propias heridas, llamó á consejo á los comandantes de los navíos que se habian acogido á la insignia de Gravina, para acordar los medios de proceder con ellos al socorro de los náufragos, y si era posible al represamiento de los navíos que habian quedado en poder de los ingleses.

Aunque con notables peligros, y aprovechando una clara de la tempestad que rugia, cayeron al agua los botes de los cuatro comandantes mas antiguos que allí estaban, á saber, don Enrique Macdonell, don Rafael de Hore, Mr. Maistral y don Tomás Ayalde, para asistir al consejo; pero aunque en éste se resolvió salir á la mar inmediatamente, ni el acuerdo pudo tener efecto en todo el dia 22, ni siquiera á los capitanes trasbordados al *Príncipe de Asturias* les fué posible volverse á sus buques respectivos hasta las seis horas de la mañana siguiente en que el viento mas bonancible se habia llamado del N. O. Unicamente de las cinco fragatas francesas dos se aguantaron en la mar, para hacer la descubierta permanente y comunicar las noticias sucesivas que fueran ocurriendo, acompañadas del navío *Héros*, de la propia nacion, al que se le mandó continuar fuera del puerto cuando venia en su demanda.

Al fin, cuando los apuros crecian y no lejos del fondeadero algunos cañonazos habian indicado la urgente necesidad de socorro que varios buques tenian, ni la proximidad del enemigo ni el mal cariz del horizonte pudieron contener los ánimos de nuestros marinos que sobre los navíos *San Justo*, *Asis*, *Rayo* y *Montañés* se dieron al tempestuoso

mar, acompañados de los franceses *Pluton*, *Neptune*, *Indomptable*, *Argonaute*, *Héros*, cuatro fragatas y dos bergantines. El *Príncipe de Asturias* que, por haber desarbolado durante la noche anterior de sus palos mayor y mesana, estaba imposibilitado de dar la vela, tambien levó anclas y salió remolcado por otra fragata francesa en demanda de la bahía de Cádiz, lo cual pudo conseguir quedando á las diez en seguridad fondeado muy cerca de Puntales (1).

Indudablemente los auxilios prestados á los buques que se hallaban empeñados en la costa fueron de grande consideracion, si se atiende en particular al número de víctimas que á favor de ellos pudo salvarse. Y sin duda el socorro hubiera sido harto mas eficaz, si incansable la tempestad no hubiera vuelto á agitarse para continuar los destrozos que los cañones habian comenzado. Pero el viento volvió á soplar del S. con mayor ímpetu que en las horas anteriores, y el mar levantado hasta las nubes volvió á azotar contra la costa algunos de los buques que de la primera tormenta se habian salvado. Entonces fué cuando el recobro del *Santa Ana* no pudo resarcir la pérdida del *Asis* y del *Rayo*, ni á los ingleses con sus trabajos mas bien organizados les fué posible evitar la catástrofe de sus mejores bastimentos. Introducida otra vez en las escuadras el mas espantoso desórden, y apagados los rencores del arte bélico por las consideraciones del peligro comun, ingleses y franco españoles se prestaron mútuos socorros en tan terribles accidentes. En particular los habitantes de nuestra costa sobre las playas de Rota y Santa Maria acometieron muy difíciles peligros en pró de los náufragos de todas las naciones, de cuyo comportamiento noble y generoso nacieron tales comunicaciones entre el capitan general del departamento de Cádiz y el almirante Collingwood, que mas bien parecen de amigos cariñosos que de enemigos encarnizados.

Cuando la desdicha comun funda los vínculos de la amistad entre dos partes, siquiera hayan sido enemigas, no hay rencor que por inveterado apagar pueda en ellas las leyes de agradecimiento. A estas subordinados mútuamente los generales Collingwood y marqués de la Solana, no vacilaron un instante en ponerse de acuerdo para facilitarse todo género de satisfacciones, obrando la generosidad de una y otra parte harto mas ámpliamente de lo que entre enemigos permiten las leyes de la guerra. Los heridos y enfermos de una y otra nacion fueron curados y asistidos á la par en nuestros hospitales, con tanto esmero como cabe en la hidalguía española (2); los prisioneros volvieron libres á sus respectivos departamentos, sin otra garantía que la palabra, ni mas condi-

(1) Todas las noticias anteriores están fundadas en el diario de la Mayoría general de la escuadra española, cuyo estracto tengo á la vista por la bondad de la Sra. de Rubalcaba.

(2) En despacho suscrito á 24 de octubre escribia Collingwood y Mr. Marsden, del Almirantazgo, lo siguiente:

«Con el fin de aliviar las dolencias de los heridos que tengo en mi poder, he enviado un parlamentario al marques de la Solana ofreciéndole la entrega de los heridos. No es posible pintar la gratitud que me ha mostrado por este acto de humanidad: el marques de la Solana me ha enviado un barril de vino, y tenemos libre comunicacion con tierra. Juzgue V. cómo estarémos aquí por este hecho, que el marques me ha ofrecido los hospitales para mis heridos, poniendo estos bajo la salvaguardia y cuidado del honor español. Nuestros oficiales y marineros que han naufragado con las presas han sido tratados con la mayor bondad: la po-

cion que la de no entrar en línea mientras un cange formal no les autorizase (1); y finalmente, ambos generales, haciendo alarde de levantados pechos y caballerosos sentimientos, se dieron muchos pésames y repetidos plácemes, aquellos por las muertes de sus mejores caudillos que de uno y otro bando habian perecido en la lucha, y éstos por los síntomas de alivio que en los respectivos heridos se notaban (2).

Hasta el último dia de aquel aciago mes duraron las comunicacio-

blacion entera acudia para recogerlos: los sacerdotes y las mujeres les daban vino, pan y cuantas frutas habia: los soldados dejaban sus camas para dárselas á nuestra gente..... En cuanto he sabido que el capitan Argumosa, del *Monarca*, se hallaba prisionero á bordo del *Leviathan*, he mandado que quedase libre sobre su palabra siendo conocido mio de mucho tiempo. *(Memorias de Collingwood*, tomo 1.º—Marliani: *Vindicacion de la Armada Española.)*

(1) Para semejante efecto mediaron las siguientes comunicaciones: «Fragata *Eurygalus* frente á Cádiz, 27 de octubre de 1805.—Señor Marqués: Siendo considerable el número de súbditos españoles heridos en la última accion del 21 del corriente entre la escuadra británica y la combinada española y francesa, la humanidad y mis deseos de aliviar sus padecimientos me impelen á ofrecer á V. E. su libertad con el fin de que puedan ser debidamente asistidos en los hospitales de tierra, con tal que V. E. envie buques para recogerlos, un oficial autorizado para dar recibo de su entrega, y que V. E. en su contestacion á mi carta los reconozca como prisioneros de guerra que se han de cangear, sin poder hasta entonces volver al servicio.—Permítame V. E. asegurarle de mi alta consideracion con la cual soy etc.—Firmado, C. Collingwood.»—«Excmo. Sr.: La carta que V. E. se ha servido dirigirme con fecha de ayer me ha sido entregada hoy por un parlamentario. Es para mí una prueba mas de que á V. E. distinguen no menos los sentimientos de la humanidad que su valor en el combate. Lo que V. E. propone en alivio de los desdichados heridos que se hallan en su poder me ha obligado en tal manera, que he resuelto, de acuerdo con el general Gravina, que cuando mañana, si el tiempo lo permite, se presenten las fragatas de la escuadra combinada á recibir nuestros heridos, lleven á V. E. todos los oficiales y demas individuos de la escuadra inglesa que han caido prisioneros despues de la accion y se hallan en este puerto. Al enviarlos á V. E. me atrevo á suplicarle tenga á bien dar su asentimiento á un cange de prisioneros que tenia ejecutado con el vice-almirante Orde y Lord Nelsson, cuya muerte he sabido con sumo sentimiento. Como resultado de este asentimiento ruego á V. E. otorgue su anuencia para que no sean solo los heridos los que vuelvan á esta poblacion, sino tambien los demas prisioneros españoles y franceses, particularmente el jefe de escuadra Cisneros, y otros comandantes, los cuales añadirán el homenage de su gratitud al que ya pagan al valor de V. E. Este es el mayor favor que puedo recibir de V. E., dándole la seguridad que todos aquellos ingleses que no puedan volver al momento á la escuadra del digno mando de V. E., que serán los que no lo puedan ejecutar por la asistencia que necesitan todavía, irán en cuanto lo permita la convalecencia de las heridas que han sufrido en el naufragio, y V. E. puede quedar muy seguro de que mientras estén en tierra española serán asistidos con la lealtad y liberalidad que corresponden á la hidalguía castellana.—Añadiré que si V. E. cree que sus heridos pueden recibir en tierra mejor asistencia, tendré el mayor gusto y me haré un deber en proporcionarles todos los medios para que se curen aquí, si V. E. quiere confiármelos. V. E. mas que ningun otro es buen juez del modo con que saben batirse mis compatriotas, y me hará desde luego la justicia de creer que el honor español es digno de que se le dispense esa hermosa confianza.—Repito á V. E. las seguridades de la alta consideracion, etc.—Firmado, Marques de la Solana.—Por consecuencia de ambas comunicaciones se hizo el siguiente convenio. «Yo D. Guillermo Valverde, autorizado por el Excmo. Sr. Marqués de la Solana, capitan general de Andalucía y de Cádiz para recibir de la escuadra inglesa los prisioneros, heridos y las personas que puedan ser necesarias para su asistencia y cuidado, declaro que la libertad de los heridos está consentida por parte del comandante en jefe de la escuadra británica, bajo la absoluta condicion de que ninguno de dichos prisioneros pueda ser empleado al servicio de la corona de España, tanto por mar como en tierra contra la Inglaterra, hasta que haya sido legalmente cangeado.—Firmado á bordo del buque de S. M. B. *Eurygalus*, en la mar á 30 de octubre de 1805.—Guillermo Valverde, ayudante de S. E.»

(2) En adicion ó *postdata* que escribió el Marques de la Solana en su carta á Collingwood de 28 de octubre, dice: «Doy á V. E. las gracias por las noticias que me ha dado de los señores Villeneuve y Cisneros. Un enemigo tan generoso como V. E. tendrá sin duda gusto en saber que los generales Gravina, Alava y Escaño van mejorando, y que las heridas que han recibido no parecen ser de cuidado.—Acabo de ver al general Alava que me ha encargado (mientras que su salud no le permita hacerlo él mismo) manifieste á V. E. en su nombre la sentida gratitud que tributa a la generosidad y á la bondad con que V. E. le ha tratado, por lo cual le conservará eterna memoria, como asimismo por las consideraciones y atenciones que han usado con él los oficiales de la escuadra inglesa»

nes, señales y faenas para recoger heridos, dar noticias de enemigos cruceros, y espiarse para dentro del puerto los buques que restaron á las dos naciones continentales de la escuadra combinada (1). Sobre las cinco fragatas y dos bergantines que por su especial destino en los combates en línea no tuvieron ocasion de entrar en fuego, aquellos treinta y tres navíos que habian tendido magestuosamente sus lonas al viento desde el puerto de Cádiz el dia 19, quedaron reducidos á diez únicamente, cinco de cada nacion, rotos y desmantelados (2). Los demas, ó perecieron en la lucha, ó fueron presa del enemigo, ó se estrellaron por la tempestad contra las costas inmediatas al mar de la batalla: sin que por el acto deshonroso de la fuga hubiesen tenido mejor suerte los del contra-almirante Dumanoir, que haciendo rumbo al N. fueron apresados por otra division inglesa de cuatro navíos y cuatro fragatas sobre las aguas de Cabo-Ortegal, donde entonces cruzaba á las órdenes del almirante Sir Richard Strachan (3).

La derrota no pudo ser mas completa, pero tampoco mas gloriosa para los que no huyeron del combate. El cadáver de Nelsson fué conducido á Inglaterra en un tonel de ron, y depositado despues en un magnífico monumento elevado á su gloria en el templo de San Pablo de Lóndres (4). Gravina, ya elevado á la alta clase de capitan general, murió de sus heridas el dia 9 de marzo en la plaza de Cádiz, donde se le hicieron por el cuerpo de la armada todos los honores que por su gloria merecia (5). Y el desdichado Villeneuve, solo, abatido en medio de su descrédito, se dió la muerte que no pudo encontrar sobre el sangriento mar donde á su amor propio y á su impericia tantas víctimas se habian inmolado (6)

La influencia que ejerció aquella batalla sobre los destinos del mundo fué inmensa, tanto como escasamente pudiera haberse considerado con muy levantado criterio. Quizá por el éxito de ella ganaron las naciones en lo respectivo á su existencia política é independiente, y sin duda alguna los monarcas reinantes de Europa afirmaron en sus sienes las coronas que ceñian. Pero falta saber si ella fué igualmente ventajosa á la nacion española. Por lo pronto ninguna ventaja pudimos reportar de una derrota donde se perdieron de los nuestros diez magníficos navíos de línea, muchos y muy aventajados oficiales que estaban siendo la envidia de las mas adelantadas marinas por el caudal de ciencia que vertian, y el prestigio de la armada nacional que desde entonces fué siempre descendiendo hasta perderse en el olvido de su inexistencia.

(1) *Diario de la Mayoría general de la escuadra española.*

(2) Los navios españoles que se salvaron fueron los siguientes: *Príncipe de Asturias, Santa Ana, Montañés, San Justo y San Leandro*: y los franceses: *Héros, Neptune, Pluton, Algeciras, y Argonaute.*

(3) Willan James: *Historia naval de Inglaterra.* Thiers: *Historia del Consulado y del Imperio.* Dumas: *Précis des évenements militaires. Historia de los combates navales. Memorias de Collingwood.* Southey: *Vida de Nelsson.* Príncipe de la Paz: *Sus Memorias.* Pavía: *Coleccion de documentos importantes*, ms. etc.

(4) Southey: *Vida de Nelsson*, etc.

(5) *Diario de la Mayoría general de la escuadra española.*

(6) Pavía: *Coleccion de documentos importantes*, ms. *Historia de los combates navales*, etc.

Nada hay mas comun entre los autores españoles, que el tema de lamentar la mala direccion que se dió en Trafalgar á la escuadra combinada, sintiendo que la derrota allí padecida no hubiese sido una victoria completa, y aplaudir al mismo tiempo la resuelta manifestacion del pueblo español dos años despues contra el vuelo prodigioso que iban tomando las águilas del vecino imperio. Quizá yo tambien ofuscado por la aureola de gloria que nuestros padres se ciñeron peleando contra el génio del siglo hasta derribarlo, habré seguido la propia alguna vez; y nada hay sin embargo tan contradictorio en el terreno filosófico de la historia.

No cabe duda que si un gobierno previsor al comenzar la revolucion francesa hubiera sabido conducir nuestros procederes sin desviarse ni una línea por el camino de la neutralidad, la España conservando íntegros sus inmensos recursos durante la lucha general que consumia á las demas naciones, hubiera vuelto forzosamente á ocupar el rango de primer órden que en otros tiempos habia tenido; y al hacerse la paz general, cualesquiera que hubieran sido los resultados de la guerra, su presencia en el congreso de las naciones inclinaria siempre el peso de la balanza política hácia el lado de sus naturales intereses. Es verdad que por el carácter amenazador que tomó desde sus primeras convulsiones la vecina república, y por los intereses de familia que al rey decapitado unian con la corona de España, la absoluta neutralidad mas bien que un hecho posible no pudiera ser nunca mas que una teoría de indudable conveniencia, tanto mas, cuanto que nuestra situacion geográfica difícilmente nos hubiera salvado de alguna violacion de territorio, puerto ó playa donde hubiesen cruzado sus armas algunas de las naciones contendientes.

Pero aun admitiendo el principio de adhesion á cualquiera de las condiciones que formaron el carácter especial de las guerras á que aludo, forzoso es analizar, en atencion á nuestra importancia política y á los mas positivos intereses, cuál de las alianzas entre Francia á Inglaterra nos hubiera convenido elegir con el carácter de inmutable y duradera.

Si el famoso *pacto de familia* hubiera de anteponerse, como se antepuso en 1793, á lo que la conveniencia nacional aconsejaba, no hay duda que el monarca español, entonces representante absoluto de su nacion, uniéndose á los ingleses obró con arreglo á los consejos de la mas estricta justicia. Pero si se considera que mas tarde separándose de aquellos hizo causa comun con los mismos regicidas á quienes habia anatematizado, desde luego se echará de ver que el primer acuerdo fué imprudente, puesto que no se fundó en una política estable y permanente, y que por otra parte no reportó á la España, por su mala direccion, ninguna de las ventajas que la ocasion ofrecia. Ademas, que las reticencias del gobierno inglés al confeccionarse el primer tratado, y el carácter de provisional y disoluble que éste tuvo desde su principio, desde luego daban á conocer cuánto se encontraban para estar unidos los intereses de Inglaterra y España; como que á la primera únicamente pudiera convenir la destruccion de la segunda, por lo que

á su esclusivismo marítimo y mercantil podia oponerse, entonces que nuestra armada era respetable en estremo.

Veamos ahora cuáles conveniencias habria reportado nuestra patria si desde un principio la Francia hubiera sido su natural aliada.

En primer lugar, unidas nuestras escuadras á las francesas en 1793, ni el incendio de Tolon, ni la batalla de Abuckir, ni otra porcion de descalabros marítimos que sufrieron aquellas por nuestra cooperacion mas ó menos directa se hubieran acaso verificado: y entonces la Marina francesa, conservando todo su vigor, en tanto que los ejércitos de tierra dictaban la paz á sus mas poderosos enemigos, hubiera con la nuestra impuesto la ley á la Gran Bretaña, y sin duda la soberbia Albion no empuñaría orgullosa el tridente de Neptuno, ni sobre la Ibera nacion poseería como posee una puerta franca por donde siempre amenaza la invasion del continente. Es verdad que el reino de Portugal, constituido en una colonia de aquella otra potencia, pudiera muy bien haberse opuesto al sistema continental que se estaba inaugurando; pero en tal caso la campaña de Badajoz hubiera tenido muy otro resultado, y la unidad de la Península sería una valla mas contra el torrente de nuestra moderna decadencia.

Así analizadas las dos alianzas se llega naturalmente al combate de Trafalgar; y aquí no puede menos la razon de llorar doblemente el fatal destino que amontonó las coincidencias que dieron lugar á su funesto resultado. En efecto: si en vez de las fuerzas combinadas la escuadra de Nelsson hubiera sucumbido allí con la notable pérdida de veinte y tres navíos y el mejor de los almirantes, sin duda Napoleon al entender el suceso se hubiera apresurado á ordenar nuevas combinaciones para llevar adelante su plan favorito de desembarco: no porque la Gran Bretaña trás de semejante percance quedára imposibilitada de defender sus costas con nuevos y mas poderosos armamentos, sino porque siendo entonces en estremo fácil y ventajosa la union de la escuadra de Cartagena á la que en Trafalgar habia combatido, y las dos reunidas, aprovechando la confusion natural de los ingleses, juntar á sus fuerzas las de Brest, Rochefort y demas que cerca del canal de la Mancha se entretenian, bien pudiera suceder que en las travesías lográran batir algunas divisiones de las que bloqueaban nuestros departamentos; y siempre hubiera sido una verdad la rehabilitacion y buena armonía de las fuerzas aliadas, pues nunca se olvidan las rencillas pasadas, ni el deseo de pelear se reproduce como despues de una victoria.

En tal estado es difícil penetrar por qué medios el gran génio de la guerra ordenaría otra vez su proyecto contra la Gran Bretaña; pero es indudable que tras de la brillante campaña de Austerlitz lo hubiera llevado á efecto con múltiples probabilidades. Y entonces, apoderado Napoleon siquiera no fuese mas que de la Irlanda ¿cuándo hubiera sido fácil destruir el pedestal de su imperio? ¿Sería la España entonces, su aliada natural, la que se aventurase á una lucha tan obstinada y heróica como la que comenzó en 1808? Impolítico fuera contestar afirmativamente, puesto que los sucesos habian cambiado de aspecto y el gigantesco principio de la monarquía universal se hubiera realizado sin sen-

tirse, ó se hubiera sentido cuando nadie fuese capaz de contrariarlo.

Teniendo en cuenta el sistema moderno de equilibrar el poder de los Estados, y habiéndose de considerar los derechos de nacionalidad esclusiva y de propia administracion, es evidente que los proyectos de Napoleon afectaban grandemente cuanto existia, y que la sublevacion española fué un principio salvador que rompió los eslabones de la cadena imperial con que trataba de ceñirse á todo el mundo. Pero entonces habremos de conceder que fué un bien la derrota de Trafalgar, pues de otro modo ambos sucesos no tienen muy lógica posible conciliacion, habiéndose manifestado prácticamente la imposibilidad de que los españoles permaneciésemos neutrales en el centro de la guerra donde se ventilaban todos los intereses europeos.

Pero lejos de mí la aprobacion de semejante pensamiento, por mas que comprenda como es posible que la desgracia suele llevar los ánimos mas puros á las aberraciones mas completas. La derrota de Trafalgar, donde cupo á la España tan larga desventura, reportó consecuencias muy dolorosas, y no fué la menos sensible el rompimiento con franceses. Desde que éste se verificó, ocupados todos los brazos útiles en las fatigas de la guerra, renunciámos á tener Marina, y por lo tanto á la consideracion positiva de los ingleses, de quienes entonces, y nunca mas, tuvimos ocasion de recobrar la plaza que siglo y medio hace nos usurparon sobre el Estrecho. Aliados con los mismos que en Trafalgar nos habian destruido, tambien olvidámos, por desdicha de la Península, la unidad nacional de portugueses y españoles, una de las vias por donde ellos y nosotros podríamos llegar al apogeo de la mútua ventura, haciéndonos respetar de nuestros enemigos, y considerar de todo el mundo. Destruyéndonos en una guerra de seis años, cuando aun ardian nuestros campos y los cadáveres insepultos de nuestros mayores estaban haciendo de la nacion española un vasto cementerio, no tuvimos fuerzas bastantes para combatir la revolucion del otro continente; y la independencia de Méjico, del Perú y de todas las posesiones indianas que alli teníamos, y los peligros que en Cuba pudieran amenazar á nuestro pabellon, y toda nuestra ruina partió indeclinable de aquella lucha desastrosa, cuya terminacion, tan gloriosa para las armas españolas, no reportó sin embargo á la nacion otras ventajas que la emancipacion nominal de un poder intruso, y algunos períodos terribles de civiles discordias.

Merced á ellas y á la intolerancia nacional que la guerra contra franceses nos dejó por herencia, las artes perdieron su brillo, la industria olvidada ó reducida á los propios recursos fué quedando muy rezagada en el camino de los adelantos científicos y mecánicos del vecino reino, y la agricultura se vió de nuevo recargada con los impuestos del egoismo monástico. Entonces interceptados los conductos de la civilizacion por el restablecimiento del ominoso tribunal de la Inquisicion que el coloso de la época habia destruido, y pesando únicamente sobre el pueblo español la ignorancia del mas exagerado despotismo, cuando fueron condenados á la muerte ó á la proscripcion los ingenios mas fecundos, los hombres mas sábios, los filósofos mas dignos que pu-

dieran dirigir á la muchedumbre por la senda de la cultura y de la prosperidad nacional, vióse el pais sumergido en la abyeccion mas completa, merced al peligroso desarrollo de la exagerada nacionalidad que ahuyentó de nuestro suelo, con muy crecidos capitales, los brazos mas útiles de la industria estranjera, los cuales sin duda ninguna, á la vuelta de muy corto período, se hubieran en España aclimatado con grandes creces del comercio y natural sostenimiento de la Marina.

Desgraciadamente la faz de los sucesos varió en un todo por los de la guerra que tuvo principio en el famoso *Dos de Mayo*. En vano fué que nuestras fuerzas navales dignamente mandadas por el ilustre don José Ruiz de Apodaca (1), despues conde del Venadito, hubieran querido dar muestras de vida propia, batiendo y apresando la escuatra francesa del almirante Rosilly, restos heróicos de Trafalgar que en Cádiz se entretenian. La decadencia ya comenzada de la Marina española cuando la postrera guerra marítima del siglo XVIII, recibió muy considerable impulso en la derrota de Trafalgar; pero su consumacion no hubo de marcarse con el sello de lo invariable hasta el rompimiento con franceses que agotó nuestros recursos por completo. Desde entonces nada fué capaz de rehabilitarnos en el rango que habíamos ocupado, porque tras la penuria de nuestros compromisos continentales, acudió la emancipacion de cuanto poseíamos en el otro hemisferio; y el jugo con que se nutria nuestra prepotencia marítima quedó agotado para siempre.

Asi vimos con espanto y dolor pudrirse nuestros bajeles en los arsenales, ó cederlos á naciones estrañas por retribuciones muy escasas; de suerte que en pocos años aquellas famosas escuadras que, cruzando sobre el canal de la Mancha ó en el paralelo de nuestras costas, habian impuesto sério respeto á la nacion inglesa, se vieron reducidas á tan baja condicion, que solamente de un navio y algunos buques menores pudieran hacer alarde para justificar su pasada existencia (2).

Entonces, y nada mas que entonces, fué cuando la inteligencia con el rencor unida, se atrevió á ultrajar una institucion gloriosa en otro tiempo, pero sin vida propia en el presente. ¿Qué pretendió, pues,

(1) Aprovecho la ocasion de consignar este apellido para hacer una aclaracion importante en lo que tiene relacion con el incendio que ordenó de los navíos españoles que se entretenian al ancla en la isla de Trinidad de barlovento bajo sus órdenes, el jefe de escuadra D. Sebastian Ruiz de Apodaca, hermano del mencionado conde del Venadito. Como se ha dicho en la página 51 de esta obra, nota 2.ª, fué con efecto privado absolutamente de su empleo el dicho D. Sebastian por real órden de 20 de marzo de 1801; mas ampliado despues el espediente y visto en el Supremo Tribunal de Marina, hubo de justificarse el suceso de tal manera, que otra real órden fecha á 7 de junio de 1809 le devolvió sus honores, empleo y buena fama. (Debo este nuevo antecedente con algunos otros á la fina atencion del Sr. D. Fernando de Gabriel y Apodaca, nieto del ilustre primer conde del Venadito.)

(2) Sucedia esto en el año de 1838 que fué de nuestra existencia marino-militar el mas decadente. Por fortuna los gobiernos que respectivamente se han sucedido en el poder desde entonces han comenzado á dar nueva vida á la institucion, de suerte que al presente contamos ya con ochenta y seis buques de guerra en la clasificacion que sigue: tres navíos, siete fragatas, seis corbetas, diez y siete bergantines, catorce goletas y pailebots, veinte y ocho vapores y once transportes. No se hace mérito de místicos, faluchos y otras embarcaciones menores, ni debe pasarse en olvido que nuestros astilleros están constantemente produciendo nuevos buques á las actuales existencias con que á vuelta de pocos años podrá hacerse respetable el plantel de nuestra Marina.

Mr. Thiers con semejante conducta, para la cual tuvo necesidad de trastornar, con los preceptos de la historia, todas las leyes del decoro? ¿Supuso, por ventura, que reportan alguna gloria para el agresor las heridas que se hacen á un cadáver? Que envenenára su pluma tratando de una nacion poderosa para mancillarla injustamente, pobreza de ánimo sería, mas al cabo llevára el hecho cierto sello característico de un vicio comun á la mayor parte de los hombres. Pero calumniar á una nacion cuya decadencia es notoria y que harto tiene con su desgracia visible, principio es para cuya calificacion en el afluente idioma de Cervantes no tenemos términos convenientes, si no es que del público decoro prescindamos.

Afortunadamente y en descargo de nuestra honra con tanta impudencia ofendida, la razon y la ciencia de discurrir se han conquistado en las modernas sociedades un lugar muy ventajoso; y hoy la crítica, á la manera del Grande Alejandro en los primeros tiempos de su administracion, tan solo presta un oido á las inculpaciones escritas, para guardar el otro entero á los descargos que pudieran aparecer con el tiempo (1).

Por lo demas, el temor que ha mortificado á otros publicistas antes de comenzar sus tareas á ésta semejantes, respecto de que la posteridad no alcanzára sin ellos la verdad íntegra de los sucesos, no puede tener lugar en mí por lo que mis investigaciones me han hecho aprender, como el olvido de los siglos no ha bastado jamás para trastornar las leyes de la justicia eterna.

Los bárbaros de la edad media, al invadir las naciones mas cultas del Mediodia con sus instintos de oscuridad y sus tendencias á la destruccion de todo aquello que no eran capaces de comprender, lograron sepultar por mucho tiempo en las tinieblas de la ignorancia todos los conocimientos útiles, todas las glorias de pasados tiempos. Pero al cabo la luz, hiriendo gradualmente los ojos de su entendimiento por la influencia del nuevo clima que habitaban, sembró en ellos los gérmenes de una nueva civilizacion, que necesariamente habia de volver por los conocimientos del pasado; y ni el asalto de Roma, ni el incendio de Alejandría, ni la estincion absoluta de la antigua cultura pudieron impedir que el tiempo descubriese los códices mas importantes de lo que el mundo habia adelantado desde su creacion hasta la ruina del bajo imperio.

Todavía en los modernos tiempos, cuando la ciencia torcida de la diplomacia ha consagrado algunas lecciones á la enseñanza práctica de la hipocresía y al medio de esquivar los efectos de la investigacion, el mas diplomático de todos los reyes, y de nuestros Felipes el mas astuto, tampoco ha podido lograr que tras de dos siglos y medio de su muerte dejáran de patentizarse, por los desvelos de la investigacion, sus mas ocultos manejos. El tenebroso plan inventado por su recelosa autoridad para dar muerte al desdichado Montigny con visos de natural incidente, y los ocultos manejos con que procedia á fin de comprar traidores que asesináran al de Orange, cuando en franca lucha no podia ven-

(1) *Apotegmas de Plutarco.*

cerlo, salieron á plaza desde el mas famoso archivo que á sus decretos debemos (1), como si pretendieran por sí afirmar al mundo en la creencia de que la verdad no puede nunca destruirse, siquiera en su contra conspiren los mas altos recursos del poder, ó los mas sublimes cálculos del humano entendimiento.

Cuando esto sucede tratándose de acontecimientos tan remotos como los primeros, ó de circunstancias de tan reservado carácter como las últimas, pues que en su eterna ocultacion estaba interesada la buena fama de un rey tan poderoso como el segundo Felipe, ¿por qué causa pudiéramos razonablemente suponer que el tiempo habia de variar el conocimiento de la verdad tratándose de lo ocurrido en Trafalgar, cuyos datos, favoreciendo el buen nombre de la nacion, tan prodigados serian por la posteridad así que cayesen bajo el público dominio?

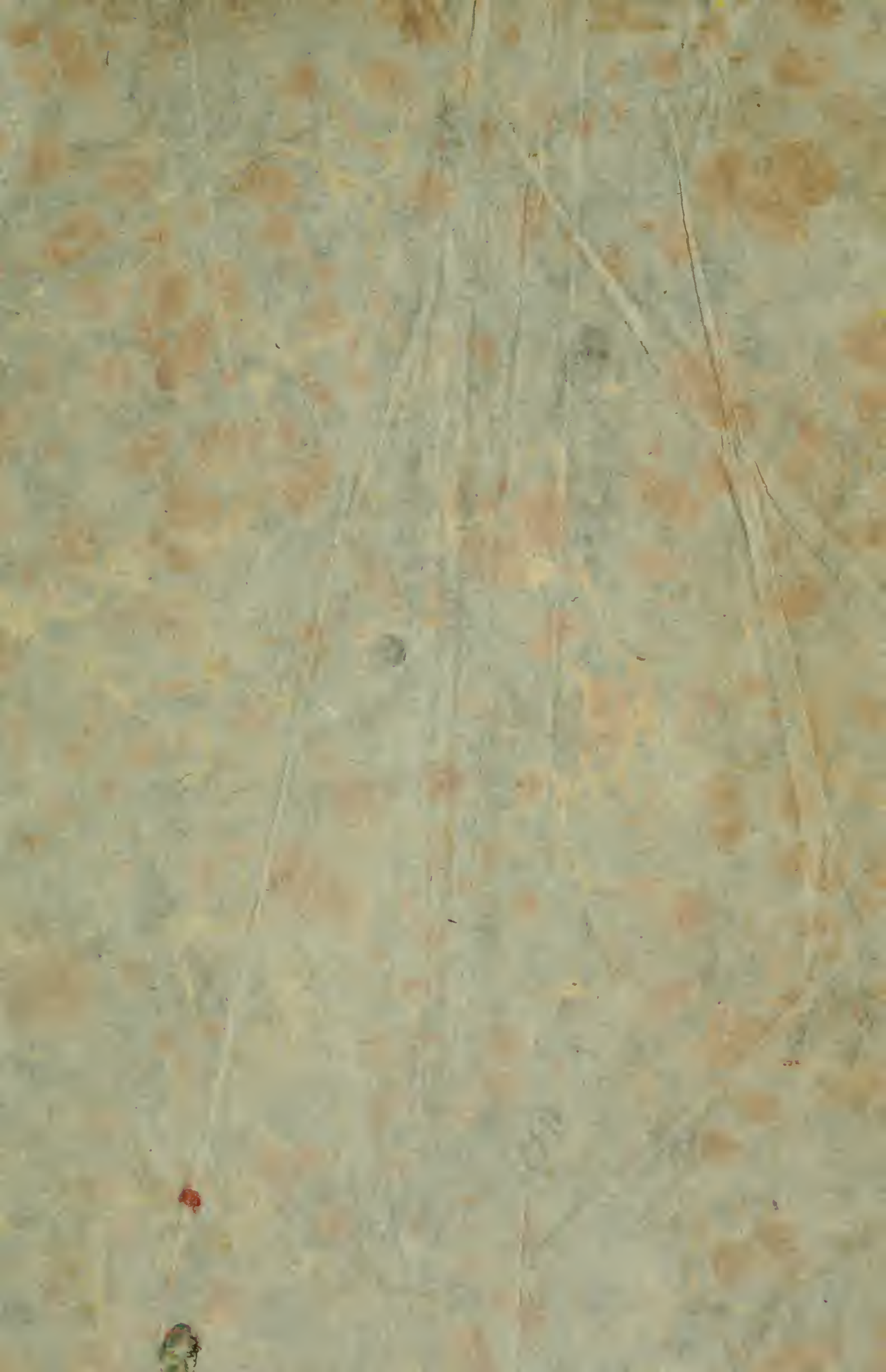
El mayor triunfo que la inmerecida fama de Mr. Thiers como historiador pudiera haber conseguido, sería privar de una escasa parte de la verdad á la generacion presente, siquiera en tanto que una pluma ilustrada y fácil al esclarecimiento de los hechos no hubiese tomado á su cargo poner en evidencia con detenido exámen los que forman la historia especial de la Marina española. Pero tan pronto como esto hubiera sucedido, asi que los mas positivos documentos acudieran á dar su irrecusable voto en todas y cada una de las cuestiones que estranjeros autores han trastornado por causa de parciales afectos, triunfante la verdad se hubiera despejado, y la gloria de nuestra Marina, mas brillante que nunca, hubiérase parecido al sol cuando en el cenit de su carrera llega á romper los crespones que lo han vedado á los ojos durante la tormenta.

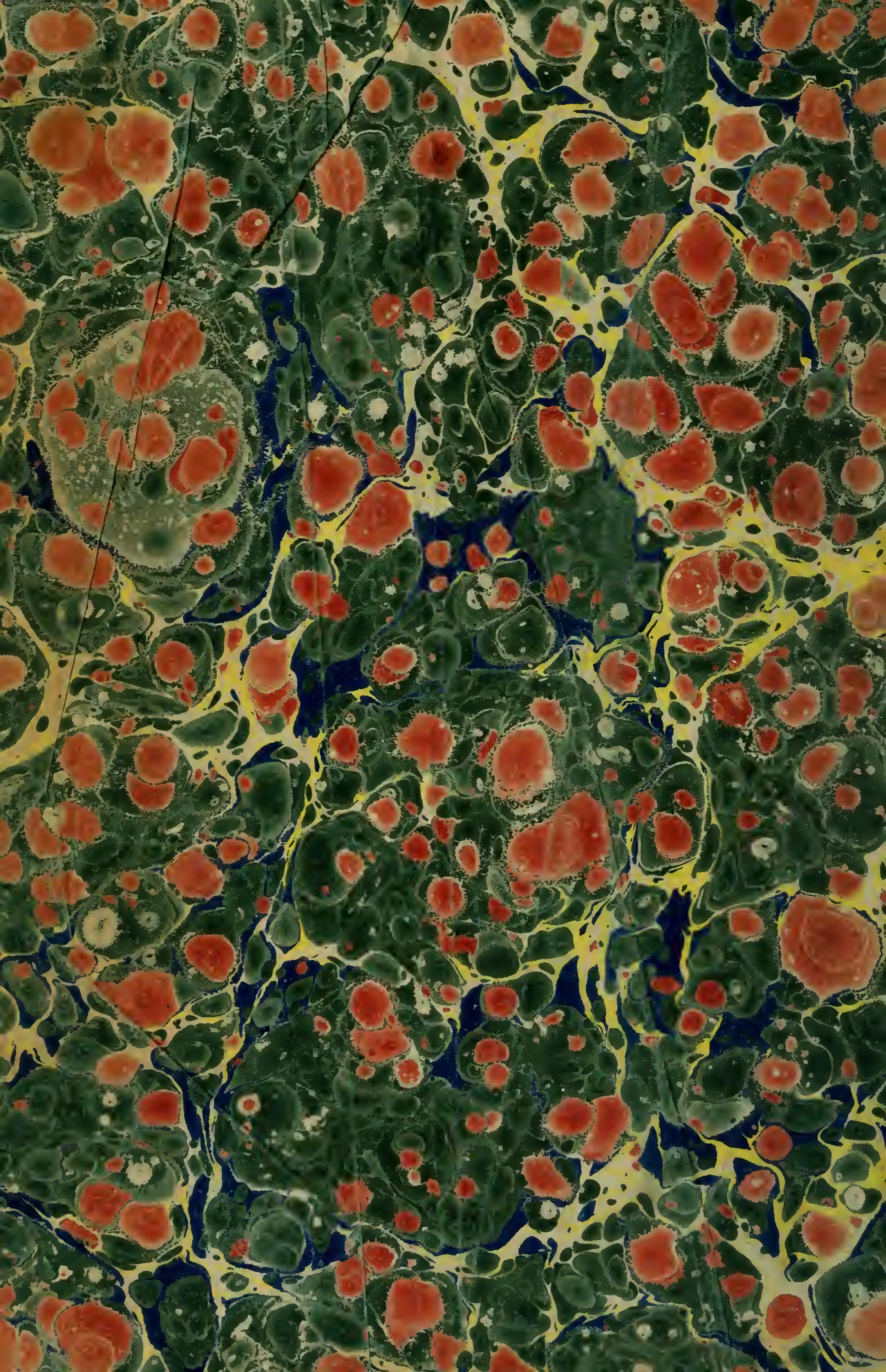
(1) Archivo general de Simancas: *Varios legajos de Estado del siglo* XVI. De lo relativo á la muerte dada ocultamente en Simancas al caballero de Montigny se han publicado algunos antecedentes en la *Coleccion de documentos inéditos* de los Sres. Salvá y Baranda. De las maquinaciones fraguadas en contra del príncipe de Orange, poseo yo varias cartas del mismo rey, las cuales he copiado con autorizacion competente en el mencionado archivo.

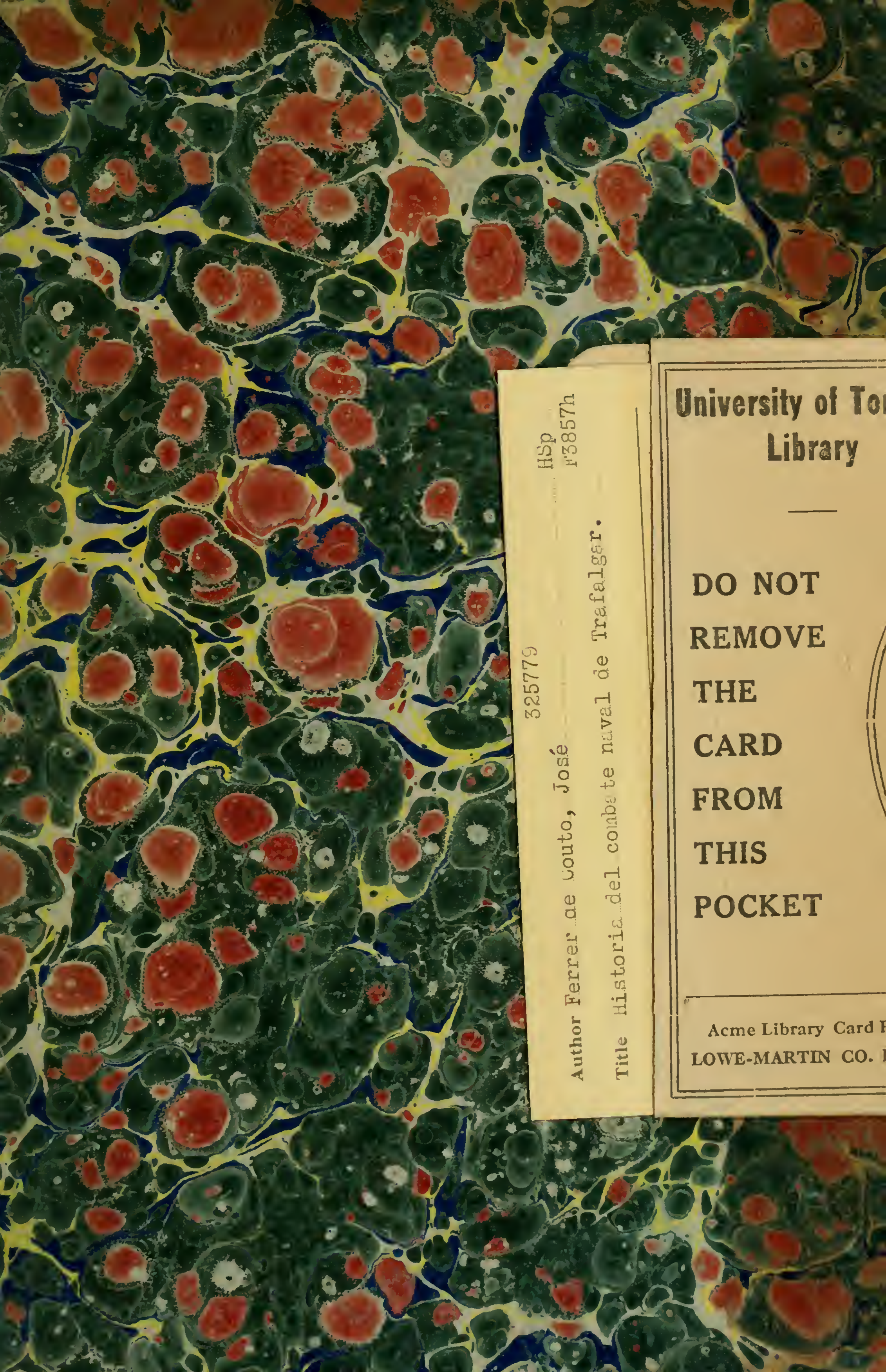
FIN.

INDICE.








HSp
F3857h
325779
Author Ferrer de Couto, José
Title Historia del combate naval de Trafalgar.
University of To
Library
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
Acme Library Card
LOWE-MARTIN CO.

